



| ICAO

Doc 10004

Глобальный план обеспечения
безопасности полетов, 2017–2019 гг.

Издание второе – 2016 год

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>
Предисловие	(v)
Глоссарий	(vii)
Определения.....	(vii)
Сокращения	(ix)
Глава 1. Введение	1-1
1.1 Исходная информация	1-1
1.2 Цель.....	1-1
1.3 Сфера применения.....	1-2
1.4 Мониторинг прогресса и пересмотр	1-2
Глава 2. Глобальная стратегия в области безопасности полетов	2-1
2.1 Стратегическая цель ИКАО: Безопасность полетов	2-1
2.2 Цели ГПБП	2-1
2.3 Роль ИКАО в повышении уровня безопасности полетов	2-3
2.4 Роль государств в повышении уровня безопасности полетов	2-5
2.5 Роль регионов в повышении уровня безопасности полетов	2-7
2.6 Роль отрасли в повышении уровня безопасности полетов.....	2-8
2.7 Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов	2-8
Глава 3. Основные направления деятельности по повышению уровня безопасности полетов	3-1
3.1 Глобальные приоритеты в области безопасности полетов	3-1
3.2 Новые приоритеты.....	3-5
3.3 Человеческий фактор и работа человека	3-7
3.4 Методы обновления приоритетов и целей	3-7
Глава 4. Основа достижения целей ГПБП	4-1
4.1 Структура ГПБП.....	4-1
4.2 Инструменты эффективного обеспечения безопасности полетов	4-2
4.3 Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов 1: стандартизация	4-2
4.4 Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов 2: ресурсы	4-4
4.5 Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов 3: взаимодействие.....	4-5
4.6 Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов 4: обмен информацией о безопасности полетов	4-5
Добавление А. Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов	Доб А-1
Добавление В. Источники информации для государств в области внедрения	Доб В-1

Добавление С. Управление Глобальным планом обеспечения безопасности полетов и его эволюция	Доб С-1
Добавление D. Показатели эффективности обеспечения безопасности полетов на уровне государств.....	Доб D-1
Добавление E. Кодекс поведения в отношении обмена информацией о безопасности полетов и ее использования.....	Доб E-1

ПРЕДИСЛОВИЕ

В настоящем документе излагается стратегия, именуемая Глобальным планом обеспечения безопасности полетов или "ГПБП", которая поддерживает приоритет и постоянное повышение безопасности полетов. ГПБП следует подходу и принципам, которые сходны с подходом и принципами *Глобального аэронавигационного плана* (Doc 9750), упоминаемого как ГАНП. Оба документа способствуют координации и взаимодействию между международными, региональными и национальными инициативами, направленными на создание согласованной, безопасной и эффективной системы международной гражданской авиации.

ИКАО представила первый вариант ГПБП в 1997 году, официально зафиксировав серию выводов и рекомендаций, разработанных в ходе неофициального совещания между Аэронавигационной комиссией (АНК) ИКАО и представителями отрасли. ГПБП использовался для направления и определения приоритетов технической программы работы Организации и регулярно обновлялся в целях обеспечения его постоянной актуальности.

В мае 2005 года на другом совещании с представителями отрасли была определена потребность в расширении ГПБП с целью предоставления общей системы ориентиров для всех заинтересованных сторон. Такой план позволил бы применять более активный подход к обеспечению безопасности полетов и помог бы скоординировать и направить политику и инициативы в области безопасности полетов во всем мире на снижение риска летного происшествия в коммерческой авиации. Тогда было решено, что представители отрасли, входившие в Отраслевую группу по стратегии безопасности полетов (ISSG), совместно с ИКАО разработают общий подход к обеспечению безопасности полетов. Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов, разработанная Группой ISSG, послужила основой для ГПБП издания 2007 года. В марте 2006 года ИКАО провела Конференцию генеральных директоров гражданской авиации по глобальной стратегии в сфере безопасности полетов (DGCA/06), которая приветствовала разработку глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов и рекомендовала ИКАО разработать комплексный подход к инициативам по безопасности полетов на основе этой дорожной карты, обеспечивающей глобальные рамки координации политики и инициатив в области безопасности полетов.

В 2013 году на своей 38-й сессии Ассамблея призвала ИКАО завершить разработку глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов в поддержку ГПБП. Вторая Конференция высокого уровня по безопасности полетов, состоявшаяся в 2015 году (HLSC 2015), согласилась с тем, что ИКАО необходимо в сотрудничестве с государствами, региональными группами по обеспечению безопасности полетов (RASG), партнерами в этой области и авиационной отраслью разработать глобальную дорожную карту обеспечения безопасности полетов в поддержку ГПБП.

В 2015 году ИКАО создала Группу по разработке дорожной карты реализации глобального плана обеспечения безопасности полетов (GASPRG) для проведения необходимой работы по оказанию помощи Организации в обновлении ГПБП, в частности в связи с разработкой новой глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов в поддержку внедрения ГПБП. В состав Группы GASPRG вошли эксперты в данной области из государств, отрасли, а также региональных и международных организаций. В ее деятельности участвовали все организации, привлекавшиеся ранее к работе ISSG.

Со времени своего представления в 1997 году ГПБП существенно изменился и получил развитие в результате постоянных консультаций и пересмотров. В 2013 году было выпущено издание 2014–2016 гг., которое включало цели ГПБП для достижения государствами посредством внедрения эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов, государственную программу по безопасности полетов (ГосПБП) и положения о расширенных возможностях в области обеспечения безопасности полетов,

необходимых для поддержки будущих авиационных систем. Настоящее издание 2017–2019 гг. обновляет ГПБП с целью включения глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов, разработанной в поддержку комплексного подхода к внедрению.

Всем экспертам государств, международных организаций, региональных организаций и отрасли, внесшим вклад посредством GASPRG, а также отдельным экспертам, оказавшим поддержку и консультативную помощь, выражается благодарность.

ГЛОССАРИЙ

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Адекватный. Состояние выполнения минимальных требований; удовлетворительный; приемлемый; достаточный.

Безопасность полетов. Состояние, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются.

Вопрос, вызывающий значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC). Имеет место, когда государство позволяет владельцу разрешения или утверждения осуществлять связанные с ним права, несмотря на то, что минимальные требования, установленные государством и Стандартами Приложений к Конвенции, не выполняются, в результате чего возникает непосредственный риск для безопасности полетов международной гражданской авиации.

Государственная программа по безопасности полетов (ГосПБП). Единый комплекс правил и видов деятельности, нацеленных на повышение безопасности полетов.

Данные о безопасности полетов. Определенный набор фактов или значимых результатов, касающихся безопасности полетов и полученных из различных связанных с авиацией источников, которые используются для поддержания или повышения уровня безопасности полетов.

Примечание. Сбор таких данных о безопасности полетов осуществляется в ходе связанных с безопасностью полетов мероприятий проактивного или реагирующего характера, включая, в частности:

- a) расследования авиационных происшествий или инцидентов;
- b) отчетность в области безопасности полетов;
- c) представление данных о поддержании летной годности;
- d) мониторинг эксплуатационных характеристик;
- e) инспекции, проверки, обследования; или
- f) исследования и обзоры состояния безопасности полетов.

Информация о безопасности полетов. Обработанные, организованные или проанализированные в конкретном контексте данные о безопасности полетов с тем, чтобы сделать их пригодными для целей управления безопасностью полетов.

Контроль за обеспечением безопасности полетов. Функция, осуществляемая государством для обеспечения соблюдения лицами и организациями, осуществляющими авиационную деятельность, национальных законодательных актов и нормативных положений в области безопасности полетов.

Критические элементы (КЭ). Критические элементы системы контроля за обеспечением безопасности полетов, охватывающие весь спектр деятельности гражданской авиации. Они представляют собой фундаментальные блоки, на которых основывается эффективная система контроля за обеспечением безопасности полетов. Уровень эффективной реализации КЭ является показателем способности государства осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов.

Область проверки. Одна из восьми областей проверки в рамках УППКБП, т. е. основное авиационное законодательство и нормативные акты гражданской авиации (LEG), организация гражданской авиации (ORG), выдача свидетельств авиационному персоналу и подготовка кадров (PEL), производство полетов воздушных судов (OPS), летная годность воздушных судов (AIR), расследование авиационных происшествий и инцидентов (AIG), аэронавигационное обслуживание (ANS), аэродромы и наземные средства (AGA).

Показатель эффективности обеспечения безопасности полетов. Основанный на данных параметр, используемый для мониторинга и оценки эффективности обеспечения безопасности полетов.

Приемлемый уровень обеспечения эффективности безопасности полетов (ALoSP). Минимальный уровень обеспечения эффективности безопасности полетов воздушных судов гражданской авиации того или иного государства, установленный государственной программой по безопасности полетов или предусмотренный системой управления безопасностью полетов поставщика обслуживания, выраженный в виде целевого уровня и показателях эффективности обеспечения безопасности полетов.

Проверка состояния безопасности полетов. Запрашиваемая и оплачиваемая государством (на основе возмещения расходов) проверка, осуществляемая в рамках МНМ УППКБП. Государство определяет масштабы и сроки проведения проверки состояния безопасности полетов. См. также определение термина "Проверка".

Проверка. Осуществляемая на местах в рамках МНМ УППКБП деятельность, в ходе которой ИКАО оценивает эффективность внедрения критических элементов (КЭ) системы контроля за обеспечением безопасности полетов и проводит систематический и объективный анализ государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов с целью проверки выполнения государствами положений Конвенции или национальных нормативных актов и выполнения ими Стандартов и Рекомендуемой практики ИКАО (SARPS), правил и передовой практики обеспечения безопасности полетов авиации. См. также определение термина "Критические элементы (КЭ)".

Риск для безопасности полетов. Предполагаемая вероятность и серьезность последствий или результатов опасности.

Система управления безопасностью полетов (СУБП). Системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, обязанности, руководящие принципы и процедуры.

Целевой уровень эффективности обеспечения безопасности полетов. Планируемая или предполагаемая государством или поставщиком обслуживания целевая установка для показателя эффективности обеспечения безопасности полетов на заданный период, отражающая цели в области безопасности полетов.

Эксплуатант. Лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.

Эффективное выполнение (EI). Показатель способности государства осуществлять контроль за обеспечением безопасности полетов, вычисляемый по каждому критическому элементу, каждой области проверки или в качестве общего показателя. EI выражается в процентах.

Эффективность обеспечения безопасности полетов. Достигнутый государством или поставщиком обслуживания уровень безопасности полетов, определяемый установленными ими целевыми уровнями эффективности обеспечения безопасности полетов и показателями эффективности обеспечения безопасности полетов.

СОКРАЩЕНИЯ

АНК	Аэронавигационная комиссия
БЛА	Беспилотный летательный аппарат
ВГА	Ведомство гражданской авиации
ВОЗ	Всемирная организация здравоохранения
ГАНП	Глобальный аэронавигационный план
ГосПБП	Государственная программа по безопасности полетов
ГПБП	Глобальный план обеспечения безопасности полетов
ДПАС	Дистанционно пилотируемые авиационные системы
ЕАБП	Европейское агентство по безопасности полетов
ЕВРОКОНТРОЛЬ	Европейская организация по безопасности воздушной навигации
ИАОПА	Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов
ИАТА	Международная ассоциация воздушного транспорта
ИККАИА	Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности
ИФАЛПА	Международная федерация ассоциаций линейных пилотов
ИФАТКА	Международная федерация ассоциаций диспетчеров воздушного движения
КАНСО	Организация по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации
КЭ	Критический элемент
МНМ	Механизм непрерывного мониторинга
МСА	Международный совет аэропортов
МСДА	Международный совет деловой авиации
СУБП	Система управления безопасностью полетов
ТОРС	Тяжелый острый респираторный синдром
УВКП	Управление по вопросам космического пространства ООН
УППКБП	Универсальная программа проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
ФАУ	Федеральное авиационное управление Соединенных Штатов Америки
ALoSP	Приемлемый уровень обеспечения эффективности безопасности полетов
APV	Схема захода на посадку с вертикальным наведением
ASBU	Блочная модернизация авиационной системы
ASIAP	Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов
CAPSCA	Механизм сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения
CFIT	Столкновение исправного воздушного судна с землей
COSCAP	Программа совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации
EI	эффективное выполнение
FSF	Фонд безопасности полетов
GADSS	Глобальная система оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов

GASPRG	Группа по разработке дорожной карты реализации глобального плана обеспечения безопасности полетов
HLSC	Конференция высокого уровня по безопасности полетов
I-Kit	Комплект инструментов внедрения
IOSA	Программа ИАТА по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов
IS-BAH	Международный стандарт обслуживания воздушных судов деловой авиации
IS-BAO	Международный стандарт производства полетов воздушных судов деловой авиации
ISAGO	Программа ИАТА по проведению проверок безопасности наземных операций
iSTARS	Комплексная система по анализу и представлению данных о тенденциях в области безопасности полетов
LOC-I	Потеря управления в полете
MTF	Многодисциплинарная специальная группа
NCLB	Ни одна страна не остается без внимания
OEM	Изготовитель комплексного оборудования
PBN	Навигация, основанная на характеристиках
PIRG	Региональная группа планирования и осуществления проектов
RAIO	Региональная организация по расследованию авиационных происшествий и инцидентов
RASG	Региональная группа по обеспечению безопасности полетов
RPASP	Группа экспертов по дистанционно пилотируемым авиационным системам
RSOO	Региональная организация по контролю за обеспечением безопасности полетов
RST	Группа по безопасности операций на ВПП
SAFE	Фонд безопасности полетов
SARPS	Стандарты и Рекомендуемая практика
SCAN	Сеть совместной помощи в области безопасности полетов
SM ICG	Группа международного сотрудничества по управлению безопасностью полетов
SPI	Показатель эффективности обеспечения безопасности полетов
SSC	Вопрос, вызывающий значительную обеспокоенность в области безопасности полетов
UASSG	Исследовательская группа по беспилотным авиационным системам
UPRT	Подготовка по предотвращению попадания самолета в сложные пространственные положения и выводу из них

Глава 1

ВВЕДЕНИЕ

1.1 ИСХОДНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1.1.1 Авиационная отрасль играет важную роль в глобальной экономике. С учетом прогнозируемого значительного роста объема воздушного движения в будущем планирование в области безопасности полетов на международном, региональном и национальном уровнях имеет важнейшее значение для безопасного и эффективного управления ростом на основе принципов экологической ответственности.

1.1.2 ГПБП определяет стратегию постоянного совершенствования, включающую цели государств, которые должны быть достигнуты путем внедрения эффективных систем контроля за обеспечением безопасности полетов, реализации государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) и разработки усовершенствованных систем контроля за обеспечением безопасности полетов, включая упреждающее управление рисками. ГПБП также определяет сроки коллективного достижения этих ближнесрочных, среднесрочных и долгосрочных целей во всем мире. Эти сроки связаны с установленным процессом обновления ГПБП и Глобального аэронавигационного плана (ГАНП), которые пересматриваются каждые три года. ГПБП – это директивный документ высокого уровня по вопросам стратегии, планирования и внедрения, разработанный одновременно с *Глобальным аэронавигационным планом* (Doc 9750). Оба документа способствуют координации международных, региональных и национальных инициатив, направленных на создание согласованной, безопасной и эффективной системы международной гражданской авиации.

1.2 ЦЕЛЬ

1.2.1 Общая цель ГПБП – направлять согласованную разработку региональных и государственных планов обеспечения безопасности полетов, поддерживаемую региональными мероприятиями, координируемыми региональными группами по обеспечению безопасности полетов (RASG). ГПБП направлен на оказание помощи государствам и регионам при осуществлении ими политики, планирования и внедрения в области безопасности полетов путем:

- a) установления приоритетов в области безопасности полетов и целей согласно ГПБП;
- b) предоставления рамок планирования, сроков и инструктивного материала;
- c) представления стратегий внедрения и глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов, включающих процедуры и методы достижения целей ГПБП, и установления конкретных приоритетов как на государственном, так и на региональном уровне, а также роли отраслевых партнеров.

1.2.2 Цели ГПБП изложены в главе 2. Структура, позволяющая государствам повышать безопасность полетов путем использования четырех инструментов эффективного обеспечения безопасности полетов (стандартизация, ресурсы, взаимодействие и обмен информацией о безопасности полетов), описывается в главе 4. Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов содержится в добавлении А, а в добавлении В даются пояснения относительно источников информации для государств в области внедрения.

1.2.3 На основе ГПБП ИКАО продолжает уделять первостепенное внимание глобальной деятельности в трех сферах обеспечения безопасности полетов: повышение безопасности операций на ВПП; сокращение числа авиационных происшествий по причине столкновения исправного воздушного судна с землей и сокращение числа авиационных происшествий, связанных с потерей управления в полете. Инициативы в этих сферах, которые описываются в главе 3, способствуют сокращению частоты авиационных происшествий в мире.

1.3 СФЕРА ПРИМЕНЕНИЯ

1.3.1 В соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) ИКАО государства должны повышать свой потенциал в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов и внедрять ГосПБП. ГПБП предоставляет стратегию реализации инициатив в области безопасности полетов, представленных в глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов, и оказания помощи государствам в выполнении своих обязанностей по обеспечению безопасности полетов.

1.3.2 Хотя ГПБП рассчитан на глобальную перспективу, приоритеты государств следует координировать посредством RASG для решения конкретных проблем безопасности полетов в соответствии с глобальными приоритетами в этой области. Кроме того, государствам и регионам следует уделять первостепенное внимание инициативам, связанным с инструментами эффективного обеспечения безопасности полетов, для установления сначала эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов, а затем для эффективного устранения угроз безопасности полетов.

1.3.3 Цели ГПБП, инструменты эффективного обеспечения безопасности полетов и глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов являются основополагающими элементами ГПБП. Они могут эволюционировать с учетом возникающих вопросов безопасности полетов, которые будут отражаться в последующих изданиях ГПБП. В соответствии с глобальными приоритетами в области обеспечения безопасности полетов ИКАО будет разрабатывать необходимые положения и оказывать поддержку процессу внедрения.

1.4 МОНИТОРИНГ ПРОГРЕССА И ПЕРЕСМОТР

1.4.1 Каждые три года ИКАО пересматривает ГПБП в рамках установленного процесса, включающего проведение консультаций с государствами и отраслью (см. добавление С). Ход и эффективность деятельности государств и регионов по реализации целей и приоритетов, изложенных в их государственных планах по безопасности полетов, оцениваются на постоянной основе. Мониторинг и предоставление докладов о ходе работы позволяет государствам и регионам вносить изменения в свою деятельность исходя из достигнутых результатов и решать возникающие вопросы безопасности полетов. В целях поддержки государств и регионов в этой деятельности ИКАО ежегодно публикует доклады о состоянии безопасности полетов, дающие представление о достигнутом прогрессе (см. главу 2).

1.4.2 Процесс представления ежегодных отчетов региональными группами планирования и осуществления проектов (PIRG) и группами RASG позволяет авиационному сообществу определять, регулировать и контролировать цели в области безопасности полетов и аэронавигации на международном, региональном и национальном уровнях в рамках соответствующих программ работы. Этот процесс позволяет ИКАО вносить на высоком директивном уровне корректировки в ГПБП и ГАНП, утверждаемые Советом ИКАО и одобряемые Ассамблеей ИКАО.

1.4.3 Аэронавигационная комиссия (АНК) ИКАО рассматривает ГПБП и ГАНП в рамках своей программы работы и представляет Совету доклад за год до каждой Ассамблеи. После утверждения Советом поправки к ГПБП и ГАНП представляются на одобрение государствами – членами ИКАО на очередной Ассамблее.

Глава 2

ГЛОБАЛЬНАЯ СТРАТЕГИЯ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.1 СТРАТЕГИЧЕСКАЯ ЦЕЛЬ ИКАО: БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЛЕТОВ

2.1.1 ИКАО установила пять всеобъемлющих стратегических целей, которые пересматриваются каждые три года. В рамках данной стратегической цели основное внимание уделяется прежде всего потенциалу государств в сфере нормативного контроля за обеспечением безопасности полетов. Эта цель поставлена в условиях растущих объемов пассажирских и грузовых перевозок и необходимости повышать эффективность и учитывать изменения окружающей среды. В соответствии со стратегической целью "Безопасность полетов" ГПБП определяет ключевые виды деятельности на трехлетний период. Дополнительная информация о стратегических целях содержится на сайте ИКАО: www.icao.int/about-icao/Pages/Strategic-Objectives.aspx.

2.1.2 В 2015 году было проведено исследование в рамках оценки: в какой степени ИКАО отвечает потребностям и надеждам государств-членов. Цель данного исследования под названием *"Обзор потребностей и ожиданий государств – членов ИКАО"* состояла в определении путей к формированию и совершенствованию будущих направлений деятельности ИКАО, в особенности ее региональных бюро. В задачи обзора входило получение мнений генеральных директоров гражданской авиации относительно потребностей их гражданской авиации и ожидаемых от ИКАО действий, а также проведение оценки опыта взаимодействия с ИКАО, включая оказание технической помощи. В рамках вопросов обзора государствам было предложено ранжировать свои приоритеты. Сто государств приняли участие в обзоре, и 70 % респондентов указали, что безопасность полетов является их наивысшим стратегическим приоритетом.

2.2 ЦЕЛИ ГПБП

2.2.1 Цели ГПБП предусматривают внедрение государствами надежных и устойчивых систем контроля за обеспечением безопасности полетов и их постепенное преобразование в более совершенные средства управления безопасностью полетов. Эти цели соответствуют требованиям ИКАО о внедрении государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП) государствами и систем управления безопасностью полетов (СУБП) поставщиками обслуживания.

2.2.2 Чтобы реализовать эти цели, региональным группам по обеспечению безопасности полетов (RASG) и региональным организациям по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO) следует активно участвовать в координации и, по мере возможности, в согласовании всех мероприятий по решению вопросов безопасности полетов, проводимых на региональном уровне, включая использование государствами или группами государств глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов.

2.2.3 На рис. 2-1 дается обзор целей ГПБП и связанных с ними сроков. Эти цели отражают серию шагов, которые должны быть выполнены государствами исходя из того, что до внедрения ГосПБП государства должны сначала создать эффективную систему контроля за обеспечением безопасности полетов. Предполагается, что все государства будут постоянно внедрять Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) для достижения целей ГПБП и реализации приоритетных задач, установленных в ГПБП.

2.2.4 В 2012 году на совещании министров в Африке перед всеми африканскими государствами была поставлена цель – достигнуть к 2017 году 60%-го уровня эффективного выполнения (EI) критических элементов (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Эта цель, принятая Советом и одобренная Генеральной Ассамблеей ИКАО в качестве глобального критерия, составила основу ближнесрочной цели, включенной в издание ГПБП 2014–2016 гг. Она соответствует минимальному уровню, необходимому государству для осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов и перехода к внедрению ГосПБП.



Рис. 2-1. Цели ГПБП и связанные с ними сроки

2.2.5 Ближнесрочные цели, которые должны быть достигнуты к 2017 году, учитывают нынешний уровень внедрения систем контроля за обеспечением безопасности полетов в регионах и государствах. Две цели относятся главным образом к государствам, а третья цель – ко всем заинтересованным сторонам авиационной отрасли. Ближнесрочные цели заключаются в следующем:

- а) Государства, не располагающие в настоящее время базовым потенциалом в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов, должны достигнуть, как минимум, 60%-го уровня эффективного выполнения восьми КЭ государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов. Государствам следует уделять первостепенное внимание устранению недостатков или решению выявленных проблем, влияющих в наибольшей степени на уровень безопасности полетов. Протоколы УППКБП, используемые для оценки соблюдения положений ИКАО, распределены по восьми КЭ (см. рис. 4-3). Результаты проведенного ИКАО анализа свидетельствуют о том, что выполнение КЭ-6, касающегося обязательств по выдаче свидетельств, сертификации, санкционированию и/или утверждению, имеет фундаментальное

значение для сокращения частоты авиационных происшествий. Более того, анализ коренных причин позволяет увязать недостатки в выполнении КЭ-6 с вопросами протокола, относящимися к КЭ-1 – КЭ-5, что образует систему контроля за обеспечением безопасности полетов. Таким образом, каждый недостаток в части выполнения КЭ-6 следует увязать с конкретным планом действий для принятия корректирующих мер каждым государством. Эффективная реализация такого плана создает основу для осуществления приоритетных мер по обеспечению соблюдения требований.

- b) Государствам с уровнем эффективного выполнения 60 % или выше, следует внедрить ГосПБП, который будет способствовать устранению рисков, характерных для их авиационных систем.
- c) Все государства и заинтересованные стороны призываются к созданию механизмов обмена информацией о безопасности полетов посредством своих RASG или других региональных и субрегиональных органов.

2.2.6 Среднесрочной целью предусматривается внедрение ГосПБП всеми государствами к 2022 году. Кроме того, группам RASG следует продолжать совершенствовать региональные программы мониторинга и управления безопасностью полетов. Поскольку время и усилия, необходимые для внедрения ГосПБП, в разных государствах будут неодинаковы, ближнесрочные и среднесрочные цели следует координировать на региональном уровне посредством RASG.

Примечание. Руководство по управлению безопасностью полетов (Doc 9859) содержит инструктивный материал по внедрению ГосПБП.

2.2.7 Долгосрочная цель предполагает разработку государствами на основе практики управления безопасностью полетов, установленной в ГосПБП, усовершенствованных систем контроля за обеспечением безопасности полетов, включая упреждающее управление рисками. Анализ состояния безопасности полетов будет интегрироваться во все аспекты будущих авиационных систем и использоваться для моделирования рисков до введения эксплуатационных изменений.

2.3 РОЛЬ ИКАО В ПОВЫШЕНИИ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.3.1 ИКАО стремится в тесном сотрудничестве с другими заинтересованными сторонами постоянно повышать уровень безопасности полетов, поддерживая при этом высокий уровень пропускной способности и эффективности. Это достигается посредством:

- a) разработки глобальных стратегий, содержащихся в ГПБП и ГАНП;
- b) разработки и обновления SARPS и Правил аэронавигационного обслуживания (PANS), применяемых к деятельности международной гражданской авиации и дополняемых руководствами и циркулярами, содержащими инструктивный материал по их выполнению;
- c) мониторинга тенденций и показателей безопасности полетов. ИКАО проверяет выполнение критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов при помощи своей Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП). Кроме того, Организация разработала средства сбора, обмена и анализа эксплуатационных данных по безопасности полетов, что позволяет идентифицировать существующие и возникающие риски;
- d) внедрения целевых программ обеспечения безопасности полетов для устранения недостатков в этой области и инфраструктурных недостатков;

- е) эффективного реагирования на нарушения работы авиационной системы, обусловленные стихийными бедствиями, конфликтами или другими причинами.

2.3.2 Представление своевременной и точной информации о безопасности полетов на глобальном, региональном и государственном уровнях имеет огромное значение для проверки достижения глобальных целей в области обеспечения безопасности полетов и мониторинга реализации инициатив ГПБП. ИКАО, RASG и организации-партнеры публикуют доклады о состоянии безопасности полетов в рамках своих обязательств по мониторингу хода реализации своих целей в области обеспечения безопасности полетов. В комплексе эти доклады позволяют получать перспективное представление о положении дел в глобальном масштабе, а также о состоянии в конкретных сферах деятельности авиации, например в сфере производства полетов. Учитывая многогранный характер авиационной отрасли, анализ множества показателей состояния безопасности полетов имеет большое значение для оценки эффективности обеспечения безопасности полетов в глобальном масштабе. ИКАО выпускает ежегодный *Доклад о состоянии безопасности полетов*, основными компонентами которого являются:

- а) контроль за обеспечением безопасности полетов;
- б) статистика и частота авиационных происшествий;
- с) примеры достижения успеха.

2.3.3 Частота авиационных происшествий в мире является общим показателем эффективности обеспечения безопасности полетов. В *Докладе о состоянии безопасности полетов* уделяется особое внимание тенденциям, связанным с теми категориями авиационных происшествий, на которые исторически приходится значительное число событий и погибших. Ежегодный *Доклад ИКАО о состоянии безопасности полетов* дополняется публикуемым один раз в три года перед каждой сессией Ассамблеи ИКАО *Докладом о состоянии безопасности полетов в мире*. В этом докладе приводятся обновленные результаты анализа состояния безопасности полетов, а также дается всеобъемлющий отчет о достигнутых результатах благодаря разнообразной деятельности, осуществляемой ИКАО, государствами и организациями-партнерами. Эти доклады и дополнительная информация приводятся на сайте ИКАО www.icao.int/safety.

2.3.4 В дополнение к *Докладу о состоянии безопасности полетов* ИКАО создала перечни показателей эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI) на уровне государств. Пример группы показателей SPI был впервые представлен международному авиационному сообществу в ходе второй Конференции высокого уровня по безопасности полетов 2015 года (HLSC 2015) в информационном документе (IP/01) "*Данные по безопасности полетов, параметры и показатели эффективности*". Конференция HLSC 2015 рекомендовала ИКАО усовершенствовать и согласовать данные показатели SPI с учетом других показателей эффективности, использующихся в настоящее время. Типовая группа показателей SPI, представленная в ходе HLSC 2015, приведена в добавлении D. Для каждого показателя SPI указываются параметры, а также тип собираемой информации (ответная, прогнозная и т. д.) и ее предполагаемое использование (например, для определения цели, мониторинга или уведомления о значении показателя). Типовая группа показателей SPI может использоваться государствами при установлении базовых ориентиров для определения целей и приемлемых уровней безопасности полетов. В настоящее время ИКАО разрабатывает глобальные показатели SPI во исполнение рекомендаций HLSC 2015.

2.4 РОЛЬ ГОСУДАРСТВ В ПОВЫШЕНИИ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.4.1 Решение вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов

Государствам, в которых возникают вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC), следует решать эти вопросы в приоритетном порядке, а затем переходить к другим сферам, требующим внимания и способствующим повышению уровня выполнения положений ИКАО.

2.4.2 Установление эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов

2.4.2.1 Государствам, не располагающим в настоящее время возможностями для эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов, следует достигнуть уровня эффективного выполнения КЭ в 60 % к 2017 году. Государствам, показатель эффективного выполнения в которых составляет менее 60 %, следует повысить уровни выполнения во всех соответствующих областях. Партнерские отношения способствуют повышению уровня соблюдения SARPS государствами. Коллективные усилия позволяют повысить уровень соблюдения, особенно в тех регионах, где государства сталкиваются с трудностями ввиду нехватки людских, финансовых или технических ресурсов. Взаимодействие может подразумевать создание организаций, вырабатывающих варианты совместного решения проблем в регионах, испытывающих недостатки в ресурсах. Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов требует инвестиций в людские и технические ресурсы для достижения этой глобальной цели в области безопасности полетов и обеспечения получения планируемой отдачи от реализации инициатив в области безопасности полетов. В некоторых случаях государства могут полагаться на помощь, предоставляемую ИКАО и другими организациями. В других случаях могут потребоваться дополнительные инвестиции или помощь со стороны других государств в рамках таких программ, как механизм непрерывного мониторинга (МНМ) УППКБП, а также других инициатив по проведению оценок состояния безопасности полетов. Инициативы по обмену информацией о безопасности полетов, как составная часть эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов, могут способствовать реализации процесса на основе соглашений, которые могут создавать условия для обмена конфиденциальной информацией и ее конструктивного использования в интересах повышения уровня безопасности полетов.

2.4.2.2 В случае аренды, фрахтования или обмена воздушными судами, государство может решить передать некоторые функции по контролю за обеспечением безопасности полетов, которые обычно выполняются государством регистрации. В таком случае государство может рассмотреть возможность передачи своих контрольных функций другому государству в соответствии со Статьей 83 *bis* Конвенции о международной гражданской авиации. Основная цель передачи некоторых функций на основе соглашения в соответствии со Статьей 83 *bis* заключается в расширении возможностей в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов путем передачи ответственности за осуществление контроля государству эксплуатанта, исходя из признания того, что это государство находится в лучшем положении для осуществления этих функций. Однако до заключения соглашения о передаче каких-либо функций, государству регистрации следует убедиться в том, что государство эксплуатанта способно в полной мере осуществлять функции, передаваемые в соответствии с Конвенцией и SARPS.

2.4.3 Внедрение государственных программ по безопасности полетов

2.4.3.1 Внедрение ГосПБП государствам следует осуществлять, опираясь на основополагающие системы контроля за обеспечением безопасности полетов. ГосПБП включает требование о внедрении СУБП поставщиками обслуживания. В ПБП стандартизация инициатив по обеспечению безопасности полетов, связанных с ГосПБП, требует внедрения подхода, основанного на оценке рисков, который позволяет достигнуть приемлемого уровня эффективности обеспечения безопасности полетов. В этом контексте роль государства расширяется и начинает включать определение и достижение целевых показателей эффективности обеспечения безопасности полетов, а также осуществление эффективного надзора за СУБП его поставщиков обслуживания.

2.4.3.2 Переход к использованию ГосПБП требует расширения сотрудничества между всеми производственными областями для выявления источников опасности и управления рисками. Для разработки эффективных корректирующих мер применительно к каждому конкретному государству или региону необходимо провести анализ различных видов данных о безопасности полетов. Это требует тесного взаимодействия между ИКАО, государствами и международными организациями в сфере управления рисками для безопасности полетов. Кроме того, для достижения целевых показателей эффективности обеспечения безопасности полетов, установленных посредством ГосПБП государства или СУБП поставщиков обслуживания, необходимы совместные усилия ключевых заинтересованных сторон, в том числе поставщиков обслуживания и органов регулирования. В рамках партнерских отношений с такими ключевыми заинтересованными сторонами на национальном и региональном уровнях следует анализировать данные по безопасности полетов в поддержку обновления показателей эффективности, связанных с рисками и основными компонентами авиационной системы. Ключевым партнерам следует достигать соглашений для определения соответствующих показателей, схем общей классификации и методик анализа, способствующих обмену информацией о безопасности полетов и ее совместному использованию.

2.4.3.3 Для внедрения ГосПБП и СУБП может потребоваться внесение изменений в нормативные положения, политику и организационную структуру, которые требуют дополнительных ресурсов, удержания персонала или ряда различных навыков в зависимости от степени внедрения каждого элемента ГосПБП и СУБП. Дополнительные ресурсы могут потребоваться также для обеспечения сбора, анализа и обработки информации, необходимой для разработки и поддержания процесса принятия решений на основе оценки рисков. Кроме того, следует создать технический потенциал для сбора и анализа данных, определения тенденций в сфере обеспечения безопасности полетов и распространения результатов среди заинтересованных сторон. ГосПБП может потребовать инвестиций в технические системы, позволяющие осуществлять эти аналитические процессы, а также на подготовку компетентных и квалифицированных специалистов, необходимых для поддержки программы.

2.4.4 Внедрение системы упреждающего управления рисками

В долгосрочной перспективе государствам следует, опираясь на практику управления безопасностью полетов в рамках ГосПБП, разработать усовершенствованные системы контроля за обеспечением безопасности полетов, включая упреждающее управление рисками. Анализы состояния безопасности полетов будут интегрироваться во все аспекты будущих авиационных систем и использоваться для предсказания рисков до внесения эксплуатационных изменений. Эта цель призвана поддерживать совместное принятие решений в эксплуатационной среде, характеризующейся более высоким уровнем автоматизации и интеграции усовершенствованных средств на земле и в воздухе, как указано в ГАНП. Для управления безопасностью полетов необходимо дальнейшее развитие функций управления безопасностью полетов, включая функции, указанные в ГосПБП (например, будущие концепции высокоавтоматизированной организации воздушного движения). Переход к этой динамичной и интегрированной среде потребует постоянного обмена информацией в режиме реального времени. В результате этого совместная координация государствами деятельности по управлению безопасностью полетов, а также во всех сферах эксплуатационной деятельности станет необходимым условием для блочной модернизации авиационной системы (ASBU), представленной в ГАНП. В авиационной системе будущего станет реальностью интеграция дистанционно пилотируемых воздушных судов в несегрегированное воздушное пространство. В связи с этим необходимо принимать во внимание такие соображения обеспечения безопасности полетов, как использование технологий обнаружения и предотвращения. Важную роль в успешной реализации любой новой концепции играют аспекты работоспособности человека, и их также необходимо учитывать при рассмотрении будущих авиационных систем. Инструменты эффективного обеспечения безопасности полетов, подлежащие включению в долгосрочную цель, будут направлены на поддержание или повышение уровня безопасности полетов в процессе внедрения новых средств и процедур. Для обеспечения безопасного и эффективного процесса перехода к будущей авиационной системе необходимо создать системы подготовки кадров и нормативного утверждения.

2.5 РОЛЬ РЕГИОНОВ В ПОВЫШЕНИИ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.5.1 Региональные группы по обеспечению безопасности полетов

2.5.1.1 RASG поддерживают внедрение ГПБП и рассматривают глобальные вопросы безопасности полетов с региональной точки зрения. В состав RASG входят государства-члены и наблюдатели, в том числе от RSOO, программ совместной разработки мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP), изготовителей комплексного оборудования (OEM), международных организаций, эксплуатантов и поставщиков обслуживания.

2.5.1.2 Являющиеся неотъемлемой частью ГПБП RASG вместе с RSOO осуществляют согласование всей деятельности по решению региональных проблем в сфере безопасности полетов. RASG опирается на результаты деятельности региональных и субрегиональных организаций по безопасности полетов и способствует обмену передовой практикой, сотрудничеству и взаимодействию на основе подхода "сверху-вниз", который дополняет используемый отраслью, государствами и субрегионами при планировании подход "снизу-вверх". RASG осуществляют деятельность в поддержку целей ГПБП, обеспечивая рассмотрение региональных инициатив в области безопасности полетов. RASG следят за региональными показателями деятельности в области безопасности полетов, координируют региональные инициативы и оказывают практическую помощь государствам в своих регионах.

2.5.1.3 RASG играют роль координаторов всех региональных усилий и программ, направленных на уменьшение рисков для безопасности полетов. Они устраняют дублирование усилий путем разработки и внедрения коллективных региональных программ по обеспечению безопасности полетов. Такой согласованный подход позволяет значительно уменьшить нагрузку на государства в сфере финансовых и людских ресурсов и при этом добиться значимых результатов в повышении уровня безопасности полетов.

2.5.1.4 Конференция HLSC 2015 отметила, что большинство государств еще не принимают активного участия в деятельности RASG. Она призвала государства расширить участие в работе этих важных органов. Участие в деятельности RASG дает государствам возможность обмениваться передовой практикой и участвовать в совместной деятельности по повышению уровня безопасности полетов, совершенствуя тем самым внедрение эффективных мер по снижению рисков.

2.5.2 Региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов

RSOO играет важную роль путем оказания поддержки созданию и функционированию систем контроля за обеспечением безопасности полетов, анализа информации о безопасности полетов на региональном уровне и рассмотрения планов действий, разработанных в регионе. Ряду государств – членом ИКАО трудно устранять недостатки в области обеспечения безопасности полетов из-за нехватки ресурсов. ИКАО проявила инициативу в решении этой проблемы путем содействия созданию RSOO, посредством которых группы государств могут сотрудничать и совместно использовать ресурсы для расширения своих возможностей в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов. Число RSOO растет, причем некоторые из них уже прочно утвердились, а некоторые, как предполагается, начнут функционировать в полном объеме в течение ближайших нескольких лет.

Примечание. Инструктивный материал по созданию RSOO и управлению этой организацией содержится в Руководстве по организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Doc 9734, часть B).

2.5.3 Региональные организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов

Региональные организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO) содействуют внедрению систем расследования авиационных происшествий и инцидентов, создавая для

государств условия для обмена необходимыми финансовыми и людскими ресурсами и выполнения ими своих обязательств по проведению расследований. Некоторые группы государств уже создали RAIO и в настоящее время выдвигаются другие инициативы. Основные задачи RAIO заключаются в следующем:

- a) обеспечить создание надлежащим образом финансируемой, укомплектованной квалифицированными кадрами и независимой региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов;
- b) обеспечивать, чтобы все авиационные происшествия и инциденты расследовались в соответствии с положениями Приложения 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов";
- c) расширять сотрудничество, устраняя дублирование усилий;
- d) содействовать расширению информационного обмена.

Примечание. Инструктивный материал по созданию RAIO и управлению ею содержится в Руководстве по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (Doc 9946).

2.6 РОЛЬ ОТРАСЛИ В ПОВЫШЕНИИ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.6.1 Отрасли следует добиться прогресса во внедрении СУБП и работать совместно с ИКАО, регионами и отдельными государствами в решении вопросов, связанных с обменом информацией о безопасности полетов, мониторингом состояния безопасности полетов и выполнением программ проверок. Международным организациям следует взаимодействовать со своими членами для оказания им помощи в разработке их показателей эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI) и предоставления инструктивного материала и проведения подготовки в целях содействия выполнению глобальных приоритетных задач в области безопасности полетов и внедрению СУБП. Для обеспечения соответствия показателей ГосПБП и СУБП государствам необходимо активно привлекать поставщиков обслуживания к разработке SPI в рамках СУБП.

Примечание. Руководство по управлению безопасностью полетов (Doc 9859) содержит инструктивный материал по показателям эффективности обеспечения безопасности полетов поставщиков обслуживания.

2.7 ГЛОБАЛЬНАЯ ДОРОЖНАЯ КАРТА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

2.7.1 В ходе своей 38-й сессии Ассамблея настоятельно призвала ИКАО завершить разработку глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов в поддержку ГАНП (A38-2, добавление А, п. 6.). Конференция HLSC 2015 согласилась с тем, что для следующего издания ГАНП ИКАО необходимо разработать глобальную дорожную карту обеспечения безопасности полетов в сотрудничестве с государствами, RASG, партнерами по обеспечению безопасности полетов и отраслью.

2.7.2 В 2015 году ИКАО создала Группу по разработке дорожной карты реализации глобального плана по обеспечению безопасности полетов (GASPRG) для оказания помощи в обновлении ГПБП, в частности в отношении разработки глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов в поддержку внедрения ГПБП. В состав GASPRG вошли эксперты в данной области из государств, международных организаций, региональных организаций и отрасли.

2.7.3 Группа GASPRG разработала предложение относительно глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов на основе добавления 2 к ГПБП издания 2014–2016 гг. *"Передовая практика"* (включая инициативы по обеспечению безопасности полетов) и существующего документа *"Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов (GASR)"*.

2.7.4 В процессе разработки глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов Группа GASPRG учитывала три категории государств по степени зрелости системы безопасности полетов:

- a) государства, не располагающие базовой системой контроля за обеспечением безопасности полетов;
- b) государства, не располагающие ГосПБП (и СУБП поставщиков обслуживания) или находящиеся в процессе ее внедрения;
- c) государства, эффективно внедрившие ГосПБП.

2.7.5 В результате этой деятельности разработана глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов с целью предоставления плана действий по оказанию помощи всему авиационному сообществу в достижении целей, указанных в ГПБП. Она предлагает структурированную общую систему ориентиров всем заинтересованным сторонам. Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов направлена на то, чтобы инициативы в области безопасности полетов давали предполагаемые выгоды, связанные с достижением целей, на основе скоординированных действий и сокращали таким образом несоответствия и дублирование усилий. Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов представлена в добавлении А.

Глава 3

ОСНОВНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ПОВЫШЕНИЮ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

3.1 ГЛОБАЛЬНЫЕ ПРИОРИТЕТЫ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

3.1.1 Как отмечено в главе 2, в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) установлено, что неспособность государств осуществлять эффективный контроль за авиационной деятельностью остается глобальной проблемой безопасности полетов. Настоящий ГПБП предоставляет детальную стратегию достижения прогресса в этом отношении. В дополнение к целям ГПБП ИКАО определила три категории авиационных происшествий повышенного риска. Эти категории первоначально были определены на основе анализа данных об авиационных происшествиях по регулярным коммерческим авиаперевозкам за период с 2006 по 2011 год. Информация, полученная от региональных групп по обеспечению безопасности полетов (RASG), свидетельствует, что эти первоочередные задачи по-прежнему требуют внимания в ходе разработки ГПБП издания 2017–2019 гг.

3.1.2 События, связанные с безопасностью операций на ВПП, были признаны в качестве одной из основных категорий авиационных происшествий повышенного риска. События, связанные с безопасностью операций на ВПП, включают следующие установленные ИКАО категории авиационных происшествий: ненормальный контакт с поверхностью ВПП, столкновение с птицами, столкновение на земле, выезд за пределы ВПП, несанкционированный выезд на ВПП, потерю управления на земле, столкновение с препятствиями, недолет/перелет при посадке.

3.1.3 Столкновение исправного воздушного судна с землей (CFIT) и потеря управления в полете (LOC-I) были идентифицированы как две другие категории авиационных происшествий повышенного риска. Эти типы авиационных происшествий составляют небольшую долю происшествий в конкретном году, однако, как правило, заканчиваются смертельным исходом и на них приходится значительная доля общего числа погибших.

3.1.4 Несмотря на достигнутый значительный прогресс, эти три категории авиационных происшествий повышенного риска продолжают оставаться глобальными первоочередными задачами в области безопасности полетов. На рис. 3-1 представлены результаты статистического анализа трех категорий авиационных происшествий повышенного риска за период с 2010 по 2014 год. По каждой из трех категорий данные показывают, какую процентную долю от общего числа авиационных происшествий составляет каждая категория. Они также показывают, какую долю составляет каждая категория в общем числе авиационных происшествий со смертельным исходом и погибших во всем мире за данный период времени. Анализ свидетельствует о следующем:

- a) на эти три категории авиационных происшествий повышенного риска приходится 60,57 % всех погибших во всем мире;
- b) более половины авиационных происшествий во всем мире относятся к событиям, связанным с безопасностью операций на ВПП;
- c) на авиационные происшествия CFIT и LOC-I приходится менее 6 % всех происшествий, но более половины всех погибших во всем мире;

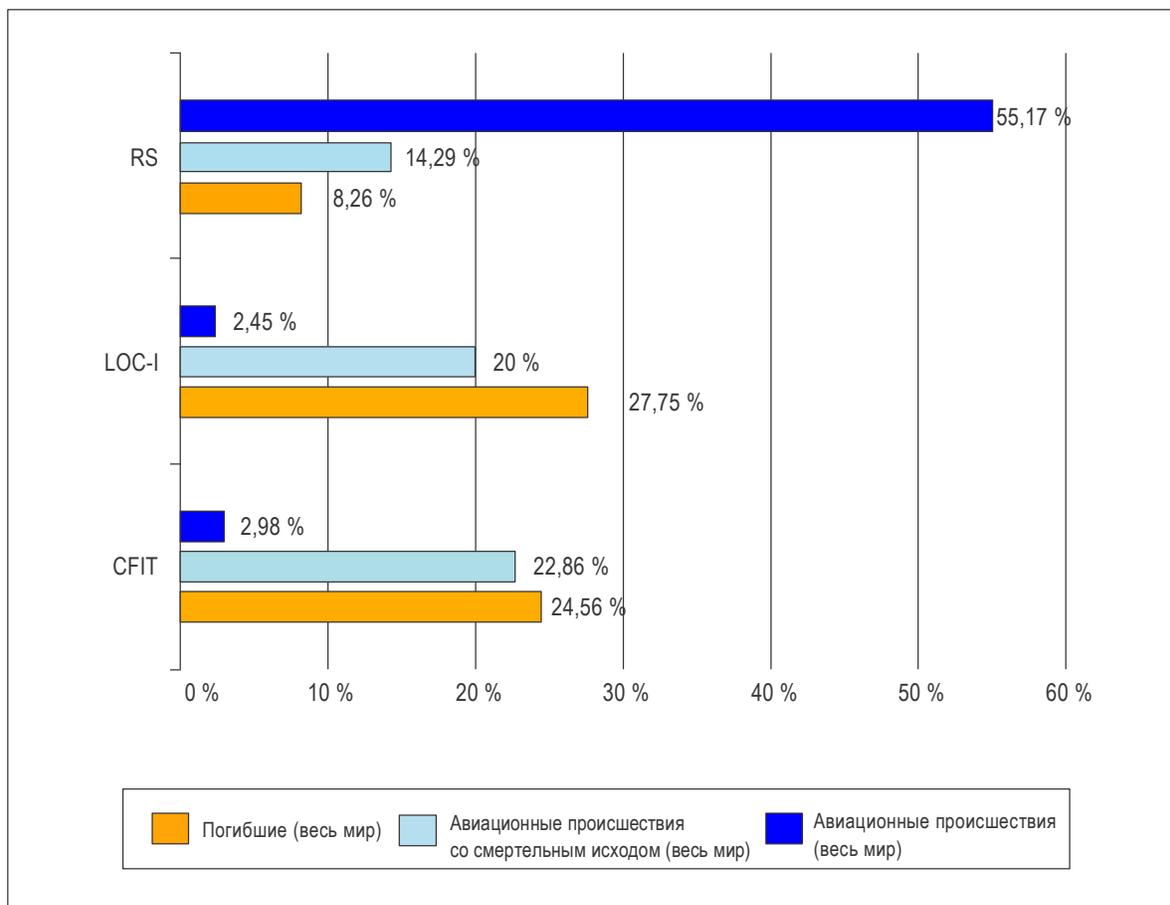


Рис. 3-1. Категории авиационных происшествий повышенного риска во всем мире (2010–2014)

3.1.5 Анализ, проведенный по регионам ИКАО, за тот же период времени свидетельствует о следующем:

- события, связанные с безопасностью операций на ВПП, являются основной категорией происшествий во всех регионах;
- в регионе Азии и Тихоокеанском регионе (APAC) на эти три категории приходится 87,91 % погибших;
- в Восточной и Южной Африке (ESAF) 80,95 % всех авиационных происшествий относятся к событиям, связанным с безопасностью операций на ВПП, причем более одной трети этих происшествий закончились смертельным исходом. За данный период времени в этом регионе не были зарегистрированы авиационные происшествия CFIT или LOC-I;
- в Европейском и Североатлантическом регионе (EUR NAT) на эти три категории приходится 26,81 % погибших; события, связанные с безопасностью операций на ВПП, составили 57,62 % всех происшествий в данном регионе;
- на Ближнем Востоке (MID) на эти три категории приходится 87,22 % всех погибших;

- f) в Северной Америке, Центральной Америке и бассейне Карибского моря (НАСС) на эти три категории приходится 100 % погибших;
- g) в Южной Америке (SAM) на события, связанные с безопасностью операций на ВПП, и происшествия LOC-I приходится 55,42 % всех погибших. За данный период времени в этом регионе не были зарегистрированы авиационные происшествия CFIT со смертельным исходом;
- h) в Восточной и Центральной Африке (WACAF) на авиационные происшествия CFIT и LOC-I приходится почти половина (49,19 %) всех погибших. За данный период времени в этом регионе не были зарегистрированы авиационные происшествия, связанные с безопасностью операций на ВПП, закончившиеся смертельным исходом; однако события, связанные с безопасностью операций на ВПП, составили 39,13 % всех происшествий в регионе.

3.1.6 Данные за 2010–2014 гг. согласуются с анализом, проведенным в 2006–2011 гг., в соответствии с которым трем указанным категориям авиационных происшествий повышенного риска следует уделять первоочередное внимание для принятия мер всеми заинтересованными сторонами. С учетом результатов анализа, представленных в п. 3.1.5, некоторые регионы могут сделать основной акцент на ту или иную из трех категорий, исходя из оценки риска на региональном уровне. Эти приоритеты в области безопасности полетов следует рассматривать на международном, региональном и национальном уровнях. Инициативы в этих сферах способствуют сокращению частоты аварийных происшествий в мире.

3.1.7 В докладах совещаний групп RASG-AFI, RASG-APAC, RASG-MID и RASG-PA (Панамериканская) события, связанные с операциями на ВПП, и происшествия LOC-I и CFIT считаются первоочередными задачами в области безопасности полетов в их регионах. Группа RASG-PA включила также четвертый приоритет, касающийся столкновений в воздухе. Группа RASG-EUR подробно изложила первоочередные задачи в области безопасности полетов, которые включают сокращение частоты авиационных происшествий на коммерческом воздушном транспорте. Дополнительная информация о RASG и их приоритетах и инициативах в области безопасности полетов приводится на сайте ИКАО www.icao.int/safety/Implementation/Lists/RASGSPIRGS/AllItems.aspx.

3.1.8 Статистические данные и информация об авиационных происшествиях и инцидентах содержится в комплексной системе по анализу и представлению данных о тенденциях в области безопасности полетов (iSTARS). Сведения о iSTARS, включая порядок регистрации, размещены на сайте ИКАО www.icao.int/safety/istars/pages/intro.aspx.

3.1.9 Повышение безопасности операций на ВПП

3.1.9.1 ИКАО координирует глобальную деятельность по повышению безопасности операций на ВПП. Программа ИКАО по обеспечению безопасности операций на ВПП предусматривает тесное сотрудничество с организациями-партнерами, включая: Международный совет аэропортов (МСА); Организацию по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО); Европейское агентство по безопасности полетов (ЕАБП); Европейскую организацию по безопасности воздушной навигации (ЕВРОКОНТРОЛЬ); Федеральное авиационное управление Соединенных Штатов Америки (ФАУ); Фонд безопасности полетов (FSF); Международную ассоциацию воздушного транспорта (ИАТА); Международный совет деловой авиации (МСДА); Международный координационный совет ассоциаций аэрокосмической промышленности (ИККАИА); Международный совет ассоциаций владельцев воздушных судов и пилотов (ИАОПА); Международную федерацию ассоциаций линейных пилотов (ИФАЛПА) и Международную федерацию ассоциаций диспетчеров воздушного движения (ИФАТКА).

3.1.9.2 Программа по безопасности операций на ВПП поддерживает создание междисциплинарных групп по безопасности операций на ВПП (RST) на основе взаимодействия между регулирующими органами, а также

заинтересованными сторонами по линии организации воздушного движения, аэродромов, эксплуатантов, конструкторских и промышленных организаций. В рамках программы используются разработанные специалистами по безопасности полетов новаторские подходы, направленные на постоянное уменьшение рисков, связанных с этапами взлета и посадки, а также с движением на земле. Комплект инструментов ИКАО по безопасности операций на ВПП (I-Kit) включает такие инструменты, как разработанный ИКАО *Справочник группы по безопасности операций на ВПП*.

3.1.9.3 Программа по безопасности операций на ВПП рекомендует, чтобы:

- a) RASG анализировали региональные данные по безопасности операций на ВПП и разрабатывали соответствующие инициативы по повышению безопасности и подробные планы их реализации;
- b) аэропорты создавали RST и системы управления безопасностью полетов (SMS) и использовали комплект инструментов по безопасности операций на ВПП, включая *Справочник группы по безопасности операций на ВПП*;
- c) аэропорты обращались к ИКАО с просьбой об организации визитов групп командируемых специалистов по обеспечению безопасности операций на ВПП, которые проводятся на добровольной основе для оказания multidisciplinary помощи аэропортам посредством специальных групп экспертов в целях повышения безопасности операций на ВПП.

3.1.9.4 Внедрение в регионах осуществляется посредством RASG, координируется региональными бюро ИКАО с участием всех организаций-партнеров и приводится в соответствие с ГПБП и региональными приоритетами и целями. Штаб-квартира ИКАО по согласованию со своими партнерами дает общие инструктивные указания и оказывает поддержку. Дополнительная информация содержится на сайте ИКАО www.icao.int/safety/runwaysafety.

3.1.10 Столкновение исправного воздушного судна с землей

В целях уменьшения риска авиационных происшествий, связанных с CFIT, ИКАО внесла ряд поправок в Стандарты и Рекомендуемую практику (SARPS) и соответствующий инструктивный материал. RASG разработали кампанию повышения осведомленности, включающую информацию, которая может использоваться эксплуатантами для разработки стандартных эксплуатационных процедур и совершенствования программ подготовки летных экипажей в этой области. Она включает сведения об использовании заходов на посадку по приборам с вертикальным наведением, использовании метода постоянного снижения на конечном участке захода на посадку при выполнении захода на посадку только с боковым наведением и о переподготовке с отработкой маневров ухода с использованием систем предупреждения о близости земли с функциями оценки рельефа местности в направлении полета. Дополнительная информация содержится на сайте ИКАО www.icao.int/RASGPA/Pages/asrt.aspx.

3.1.11 Потеря управления в полете

3.1.11.1 SARPS, касающиеся подготовки по предотвращению попадания самолета в сложные пространственные положения и выводу из них (UPRT), включенные в Приложение 1 *"Выдача свидетельств авиационному персоналу"*, начали применяться в ноябре 2014 года. Подробный инструктивный материал, дополняющий эти положения, содержится в *Руководстве по подготовке для предотвращения попадания самолета в сложные пространственные положения и выводу из них* (Doc 10011). Теперь государства должны уделить основное внимание внедрению этих SARPS.

3.1.11.2 После симпозиума ИКАО по LOC-I, состоявшегося в мае 2014 года, "Эрбас", "Боинг", "Бомбардье", CAE, ЕАБП, "Эмбрайер", ИАТА и ИФАЛПА договорились работать совместно с ИКАО над решением вопросов LOC-I. Впоследствии эти организации разработали материалы для практикумов по предотвращению LOC-I и внедрению UPRT. Государствам следует участвовать в этих практикумах и предпринимать (или продолжать) деятельность на национальном и региональном уровнях, направленную на снижение риска возникновения авиационных происшествий LOC-I. Дополнительная информация приводится на сайте ИКАО www.icao.int/safety/LOC-I.

3.2 НОВЫЕ ПРИОРИТЕТЫ

3.2.1 В дополнение к глобальным приоритетам в области безопасности полетов ИКАО совместно с заинтересованными сторонами проводит работу по таким новым приоритетным направлениям, как глобальное слежение за полетами, дистанционно пилотируемые авиационные системы (ДПАС), космические полеты и риски, возникающие во зонах конфликтов. Некоторые из этих приоритетных задач могут быть решены в ближнесрочной, а другие в долгосрочной перспективе.

3.2.2 Глобальное слежение за полетами

3.2.2.1 При авиационном происшествии наивысшим приоритетом является спасение оставшихся в живых, затем извлечение погибших, обломков воздушного судна и восстановление полетных данных. Анализ полетных данных способствует проведению расследования авиационного происшествия. Он может облегчить определение причин и/или сопутствующих факторов и повлечь за собой меры по повышению безопасности полетов.

3.2.2.2 Для того чтобы решать указанные выше задачи, крайне важно применять эффективный и согласованный на мировом уровне метод оповещения служб поиска и спасания. Следует повысить эффективность нынешних методов оповещения служб поиска и спасания путем совершенствования ряда ключевых аспектов и разработки и внедрения глобальной комплексной системы – глобальной системы оповещения о бедствии и обеспечения безопасности полетов воздушных судов (GADSS), которая охватывает все этапы полета при всех обстоятельствах, включая стадию бедствия. Данная система постоянно регистрирует ход полета воздушного судна и в случае вынужденной посадки или посадки на воду определяет местоположение оставшихся в живых, воздушного судна и подлежащих восстановлению полетных данных.

3.2.2.3 Система GADSS состоит из следующих основных компонентов: слежение за воздушными судами в штатных и нештатных условиях; автономное слежение за воздушным судном, терпящим бедствие; поиск полетных данных и управление процедурами и информацией GADSS. ИКАО предприняла предварительные шаги и приняла положения, касающиеся слежения за воздушными судами в штатном режиме, которые обязывают эксплуатанта следить за своими воздушными судами. В этих положениях рекомендуется отслеживать воздушное судно по крайней мере каждые 15 мин. в тех районах, где службы воздушного движения такое обслуживание не предоставляют. Они применяются повсеместно как рекомендация и становятся требованием над океаническими районами. Указанные положения устанавливают пороговое значение для различных типов воздушных судов. Они также включают Стандарт, касающийся определения местоположения самолета, терпящего бедствие, который предусматривает определение местоположения происшествия в пределах радиуса 6 м. миль. У эксплуатантов имеется возможность выбрать наиболее подходящую для их типов полетов систему, которая позволяет постоянно передавать данные о местоположении воздушного судна, независимо от других бортовых систем и источника питания.

3.2.3 Дистанционно пилотируемые авиационные системы

3.2.3.1 ИКАО впервые занялась вопросом беспилотных летательных аппаратов (БЛА) около десяти лет назад, когда Аэронавигационная комиссия (АНК) поручила Генеральному секретарю провести консультации с отдельными государствами и международными организациями относительно деятельности, связанной с гражданскими БЛА, процедур и эксплуатационных разрешений. В 2007 году ИКАО создала Исследовательскую группу по беспилотным авиационным системам (UASSG), в задачу которой входила разработка нормативно-правовой базы для безопасной интеграции беспилотных авиационных систем в несегрегированное воздушное пространство. По завершении начального периода исследований и анализов Группа UASSG рекомендовала ИКАО из всех беспилотных воздушных судов ограничиться рассмотрением только дистанционно пилотируемых воздушных судов (ДПВС). В 2014 году Группа UASSG была преобразована в Группу экспертов по дистанционно пилотируемым авиационным системам (RPASP).

3.2.3.2 В настоящее время RPASP согласовывает и разрабатывает SARPS, процедуры и инструктивный материал по ДПАС в целях содействия безопасной, надежной и эффективной интеграции ДПВС. Группа UASSG/RPASP подготовила инструктивный материал, включая *Руководство по дистанционно пилотируемым авиационным системам* (Doc 10019), которое было опубликовано в 2015 году. Документ Doc 10019 содержит информацию, касающуюся введения ДПАС в несегрегированное воздушное пространство и на аэродромах, в том числе по вопросам летной годности, эксплуатации, выдачи свидетельств, организации воздушного движения, управления и контроля, обнаружения и предотвращения, управления безопасностью полетов и обеспечения авиационной безопасности. Предполагаемый круг его пользователей во всем мире – это ведомства гражданской авиации, эксплуатанты ДПАС, поставщики услуг связи, изготовители, поставщики аэронавигационного обслуживания, эксплуатанты аэродромов и другие пользователи воздушного пространства и заинтересованные стороны.

3.2.3.3 Предлагаемые Стандарты находятся в процессе разработки и государства будут руководствоваться ими при установлении своих национальных правил, касающихся ДПАС. В настоящее время деятельность ИКАО направлена на разработку SARPS, связанных с летной годностью, производством полетов, сертификацией эксплуатантов, выдачей пилотских свидетельств, организацией воздушного движения, обнаружением и предотвращением, авиационной безопасностью и окружающей средой. Выпуск положений по выдаче свидетельств ожидается в 2018 году, а остальных положений – начиная с 2020 года.

3.2.4 Космические полеты

Последние достижения в космической отрасли и, в частности, потенциальное увеличение частоты суборбитальных запусков, подняли вопрос о том, каким образом деятельность этой отрасли может быть интегрирована в несегрегированное воздушное пространство. Предвидя увеличение числа космических полетов, ИКАО и Управление по вопросам космического пространства Организации Объединенных Наций (УВКПООН) создали группу экспертов (группа по изучению космического пространства) с целью лучше понять будущие потребности этой отрасли и разработать планы ее более регулярной деятельности в несегрегированном воздушном пространстве. Группа по изучению космического пространства получила от государств-членов нормативный материал по вопросу космических полетов, который размещен на сайте ИКАО www.icao.int/aeroSPACE. Кроме того, ИКАО и УВКПООН регулярно проводят симпозиумы в качестве средства повышения осведомленности об этой новой проблеме и сбора информации о передовой практике.

3.2.5 Риски, возникающие в зонах конфликтов

В связи с рисками для гражданской авиации, возникающими в зонах конфликтов, ИКАО создала хранилище информации о зонах конфликтов, которое позволяет государствам – членам ИКАО распространять информацию о рисках для гражданской авиации, возникающих в зонах конфликтов. ИКАО сотрудничает с государствами в разработке рекомендаций и передовой практики по проведению оценок риска и обмена ими при

полетах гражданских воздушных судов над зонами конфликтов или вблизи их. Дополнительная информация размещена на сайте ИКАО <http://www.icao.int/czir/Pages/default.aspx>.

3.3 ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР И РАБОТА ЧЕЛОВЕКА

Человеческий фактор и работа человека влияют на все аспекты безопасности полетов, рассматриваемые в настоящем документе. Важно признать, что учет человеческого фактора позволяет улучшить положение во всех вопросах, связанных с безопасностью полетов. Эффективная работа человека имеет важнейшее значение для обеспечения эксплуатационной безопасности в авиации, и рассматривать ее следует не отдельно, а как интегрированную во все аспекты авиационной деятельности, включая проектирование оборудования и систем, процедуры, подготовку персонала и повышение квалификации. Работу человека следует также учитывать в будущих концепциях воздушного пространства.

3.4 МЕТОДЫ ОБНОВЛЕНИЯ ПРИОРИТЕТОВ И ЦЕЛЕЙ

Конференция HLSC 2015 отметила, что ИКАО в сотрудничестве с государствами, RASG, партнерами по обеспечению безопасности полетов и отраслью, следует разработать методы определения будущих целей и приоритетов в области безопасности полетов. В следующем издании ГПБП эти методы будут отражены с учетом эксплуатационных данных по безопасности полетов, принимая во внимание необходимость обеспечения постоянства и стабильности ГПБП. ИКАО будет работать над методами обновления приоритетов и целей, изложенных в ГПБП, как составной частью издания ГПБП 2020–2022 гг., в целях обеспечения их направленности на нынешние и возникающие проблемы безопасности полетов.

4.1.2 В месте пересечения инструмента эффективного обеспечения безопасности полетов и цели ГПБП имеется одна или несколько инициатив, представленных в глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов. Эти инициативы представлены отдельными квадратами. Например, одной из инициатив по обеспечению безопасности полетов в сфере стандартизации является последовательное внедрение Международных стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) в рамках осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов (см. рис. 4-2).

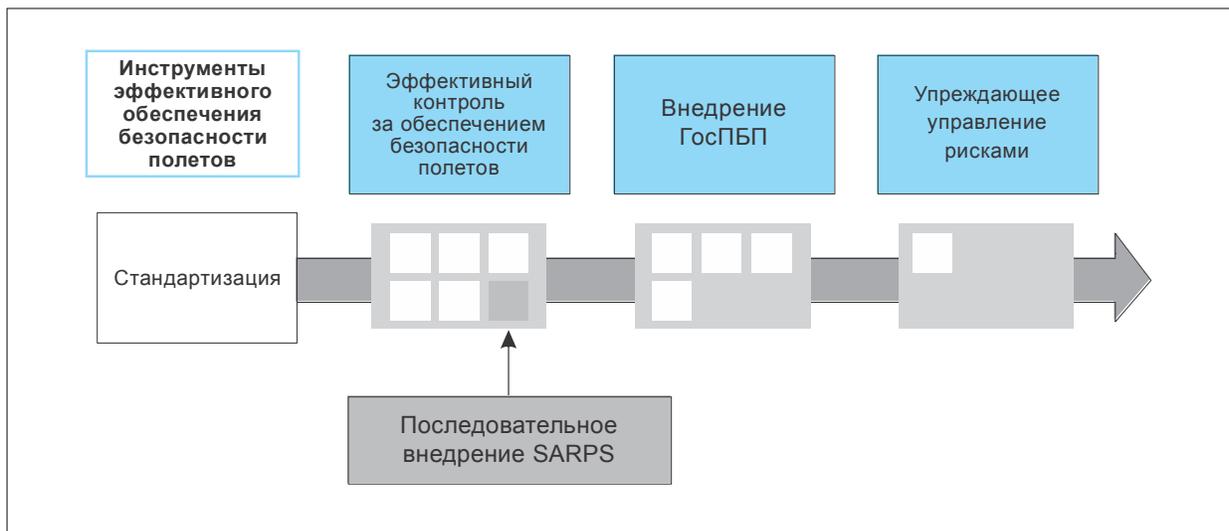


Рис. 4-2. Инициативы в области безопасности полетов

4.2 ИНСТРУМЕНТЫ ЭФФЕКТИВНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

4.2.1 Инструменты эффективного обеспечения безопасности полетов поддерживают достижение целей ГПБП путем создания общего тематического контекста по всему ГПБП. Они разработаны для облегчения процесса планирования, и их следует рассматривать в качестве взаимосвязанных и взаимозависимых элементов структуры ГПБП.

4.2.2 Инструменты эффективного обеспечения безопасности полетов являются общими для всех целей ГПБП, представленных в главе 2. Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов указывает конкретные инициативы по каждому сочетанию инструмента эффективного обеспечения безопасности полетов и глобальной цели в области безопасности полетов. Для оказания помощи в реализации этих инициатив разработан инструктивный материал по каждому инструменту эффективного обеспечения безопасности полетов (см. добавление А).

4.2.3 Описание четырех инструментов эффективного обеспечения безопасности полетов приводится в разделах 4.3–4.6 настоящей главы.

4.3 ИНСТРУМЕНТ ЭФФЕКТИВНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ 1: СТАНДАРТИЗАЦИЯ

4.3.1 Термин "стандартизация" означает единообразное и последовательное выполнение положений ИКАО. Единообразное соблюдение SARPS является одним из основополагающих принципов Конвенции о

международной гражданской авиации и лежит в основе безопасной глобальной авиационной системы. ИКАО стремится повысить общий уровень внедрения SARPS путем, например, обеспечения прозрачности и раскрытия информации о проведении проверок и их результатах. При реализации мер по достижению более высокой степени стандартизации следует учитывать, что государства сталкиваются с разными проблемами в сфере безопасности полетов и располагают неодинаковыми людскими, техническими и финансовыми ресурсами для управления безопасностью полетов. В соответствии с Чикагской конвенцией государства обязаны своевременно уведомлять ИКАО о принятии ими правил или практики, отличающихся от действующих SARPS.

4.3.2 Государства повышают уровень безопасности полетов путем внедрения SARPS за счет разработки, опубликования и введения согласованных правил на международном, региональном и национальном уровнях. Аналогичным образом внедрение передовой отраслевой практики способствует повышению уровня стандартизации деятельности поставщиков услуг.

4.3.3 Мониторинг процесса стандартизации

4.3.3.1 Постоянный мониторинг процесса стандартизации, а также широкий обмен результатами мониторинга и их анализ имеют большое значение для обеспечения достижения целей ГПБП. Механизм непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) предоставляет обновленные данные об эффективности выполнения восьми критических элементов (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов. МНМ УППКБП позволяет отслеживать разработку, обновление и применение государствами национальных нормативных положений в соответствии SARPS. Таким мониторингом охватываются нормативно-правовая и надзорная база, процессы и системы обеспечения безопасности полетов, а также степень взаимодействия технического персонала для обеспечения безопасного и упорядоченного функционирования гражданской авиации и осуществления связанной с ней деятельности. МНМ на основе анализа данных УППКБП служит инструментом мониторинга уровня эффективного выполнения (EI) критических элементов системы контроля за обеспечением безопасности полетов, необходимого государствам для достижения целей ГПБП.

Примечание. Дополнительный инструктивный материал по УППКБП, МНМ и КЭ системы контроля за обеспечением безопасности полетов содержится в части А "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой" Руководства по организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Doc 9734), в Руководстве по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (Doc 9735) и в Руководстве по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора (Doc 8335).

4.3.3.2 Кроме того, выявлять общие системные недостатки, характерные для многих областей авиационной деятельности, и обмениваться передовой практикой помогают программы, осуществляемые Международным советом аэропортов (МСА), Организацией по аэронавигационному обслуживанию гражданской авиации (КАНСО), Международной ассоциацией воздушного транспорта (ИАТА) и Международным советом деловой авиации (МСДА). ИКАО, государствам и международным организациям следует сотрудничать в целях обеспечения того, чтобы деятельность, связанная с мониторингом и проверками состояния безопасности полетов, была в максимально возможной степени взаимодополняющей. Это позволяет сделать всеобъемлющую оценку авиационной системы.

4.3.3.3 Текущая информация о среднем глобальном уровне EI, а также список всех государств, в которых были проведены проверки, и государств с SSC, содержится на сайте ИКАО: www.icao.int/safety/pages/usoap-results.aspx.

4.4 ИНСТРУМЕНТ ЭФФЕКТИВНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ 2: РЕСУРСЫ

4.4.1 Общим недостатком, выявленным в государствах, где были проведены оценки и проверки, является отсутствие адекватной организации и инфраструктуры контроля за обеспечением безопасности полетов в рамках ведомства гражданской авиации (ВГА). В большинстве случаев это является результатом недостаточного выделения ресурсов для ВГА. В связи с этим такие государства не способны в полной мере выполнять международные и национальные требования, касающиеся безопасности гражданской авиации, в том числе в отношении эксплуатации и инфраструктуры. Рис. 4-3 иллюстрирует процентную долю EI по КЭ в мировом масштабе по состоянию на 2014 год.

4.4.2 КЭ-4, касающийся квалифицированного технического персонала в государстве, имеет самый низкий показатель EI из всех КЭ. Проверки и другие миссии ИКАО свидетельствуют, что там, где не создана соответствующая организация по контролю за обеспечением безопасности полетов, контроль и надзор за эксплуатацией воздушных судов и связанной с этим деятельностью (например, техническое обслуживание воздушных судов) нередко бывают неполноценными, что создает возможность для возникновения небезопасной практики.

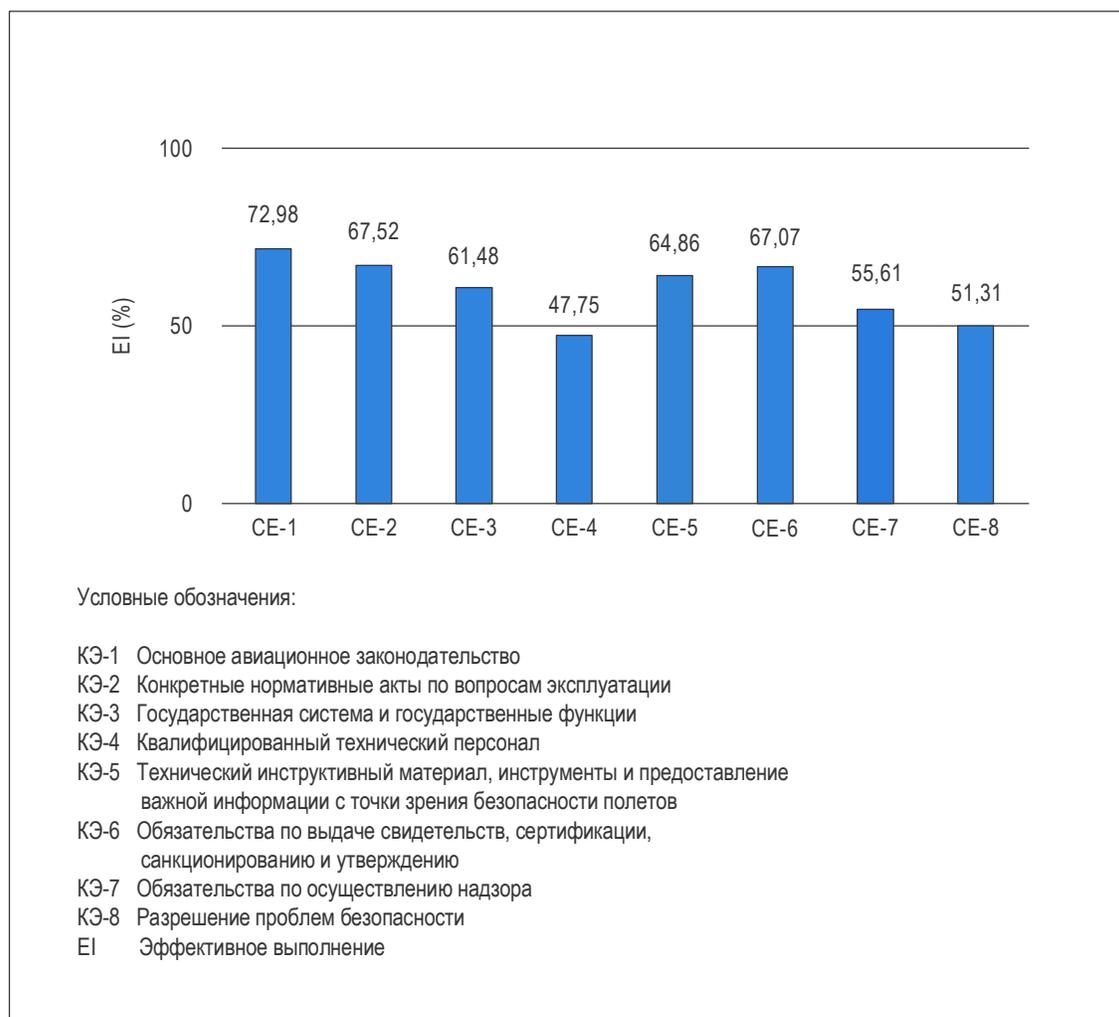


Рис. 4-3. EI (%) по КЭ (в мировом масштабе)

4.4.3 Установление минимальных требований в отношении знаний и опыта применительно к техническому персоналу, выполняющему контрольные функции, и проведение соответствующей подготовки персонала для поддержания и повышения его квалификации до желательного уровня являются ключевыми компонентами эффективной государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов.

4.5 ИНСТРУМЕНТ ЭФФЕКТИВНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ 3: ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

4.5.1 Обеспечение безопасности полетов требует участия всех заинтересованных сторон. ИКАО способствует развитию сотрудничества между государствами и другими заинтересованными сторонами в целях обеспечения согласованного, транспарентного и упреждающего подхода к обеспечению безопасности полетов.

4.5.2 Взаимодействие с заинтересованными сторонами

4.5.2.1 К ключевым заинтересованным сторонам авиации относятся, в частности: ИКАО, государства, международные организации, региональные организации, RASG, RSOO, RAIO, представители отрасли, поставщики аэронавигационного обслуживания, эксплуатанты, аэродромы, изготовители и организации по техническому обслуживанию.

4.5.2.2 Цели ГПБП способствуют расширению и углублению стратегического сотрудничества с ключевыми авиационными партнерами в интересах повышения уровня безопасности полетов на согласованной основе. Этот подход способствует единообразию и обеспечивает получение максимальных эксплуатационных преимуществ, а также экономическую эффективность в результате реализации инициатив в области безопасности полетов.

4.5.2.3 Предпосылкой для достижения целей ГПБП является постоянное участие международного сообщества в решении multidisciplinary проблем. В рамках глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов ГПБП определяет различные роли государств, отрасли, международных и региональных организаций. Это позволяет всем сторонам сотрудничать в целях координации осуществления политики в области безопасности полетов, деятельности по контролю за обеспечением безопасности полетов, ГосПБП и СУБП.

4.5.2.4 Цели ГПБП определяют характер региональных и субрегиональных приоритетов, способствуя дальнейшей координации всех усилий заинтересованных сторон. Сотрудничество на региональном уровне помогает в разработке коллективных решений общих проблем безопасности полетов на основе согласования и координации деятельности, осуществляемой ИКАО, государствами, отраслью и международными и региональными организациями.

4.6 ИНСТРУМЕНТ ЭФФЕКТИВНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ 4: ОБМЕН ИНФОРМАЦИЕЙ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

4.6.1 Совместное использование информации о безопасности полетов и обмен такой информацией являются одним из основных элементов ГПБП. По мере достижения целей ГПБП масштабы совместного использования информации и обмена такой информацией будут постепенно расти. Для упрощения процесса совместного использования информации о безопасности полетов и обмена такой информацией должны быть определены ключевые показатели эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI), а также методика измерения эффективности обеспечения безопасности полетов, включая согласованную классификацию. ИКАО, государства и отрасль продолжают сотрудничать в выработке гармонизированных количественных показателей

состояния безопасности полетов, которые позволят осуществлять не только совместное использование информации и обмен такой информацией, но и анализ состояния безопасности полетов, а также уменьшать риски для безопасности полетов (см. добавление D).

4.6.2 Защита информации о безопасности полетов необходима для разработки, эволюции и продвижения инициатив по совместному использованию информации о безопасности полетов и обмену этой информацией. SARPS и инструктивный материал, касающиеся защиты, совместного использования информации о безопасности полетов и обмена ею, содержатся в Приложении 13 *"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"*, Приложении 19 *"Управление безопасностью полетов"* и в Кодексе поведения в отношении обмена информацией о безопасности полетов и ее использования (см. добавление E).

Добавление А

ГЛОБАЛЬНАЯ КАРТА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

1. НАЗНАЧЕНИЕ ДОРОЖНОЙ КАРТЫ

Глобальная дорожная карта обеспечения безопасности полетов представляет собой план действий, разработанный для оказания помощи авиационному сообществу в достижении целей, указанных в ГПБП. Она служит для всех заинтересованных сторон структурированной общей системой ориентиров. Цель дорожной карты заключается в обеспечении того, чтобы реализация инициатив в области безопасности полетов приносила планируемые выгоды, связанные с целями ГПБП, благодаря более высокой степени координации деятельности, что позволит уменьшить количество несоответствий и дублирование усилий. Реализация намеченных в дорожной карте инициатив в области безопасности полетов и действий также позволит авиационному сообществу сосредоточить внимание на выполнении предусмотренных в ГПБП глобальных приоритетных задач в области обеспечения безопасности полетов.

2. СТРУКТУРА ДОРОЖНОЙ КАРТЫ

2.1 В дорожной карте изложены конкретные инициативы в области безопасности полетов и вспомогательные действия, связанные с каждым из четырех инструментов эффективного обеспечения безопасности полетов (стандартизация, ресурсы, взаимодействие и обмен информацией о безопасности полетов), которые в случае реализации их заинтересованными сторонами будут способствовать достижению целей ГПБП и решению глобальных приоритетных задач в области безопасности полетов.

2.2 Дорожная карта содержит набор инициатив в области безопасности полетов, первоочередных действий и связанных с ними сроков по каждому инструменту эффективного обеспечения безопасности полетов в рамках ГПБП. В поддержку каждой инициативы в области безопасности полетов приводится определенный набор действий. Дорожная карта содержит конкретные инициативы, адресованные разным категориям заинтересованных сторон (государства, регионы и отрасль), находящимся на разных уровнях готовности. Дорожная карта разбита на три отдельных этапа, увязанных с целями ГПБП:

- a) этап I: эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов;
- b) этап II: внедрение государственных программ по безопасности полетов (ГосПБП);
- c) этап III: прогнозное управление факторами риска.

2.3 В рамках этапа I инициативы в области безопасности полетов адресованы государствам, которые не имеют базовой системы контроля за обеспечением безопасности полетов и у которых показатель эффективного внедрения (EI) критических элементов (КЭ) государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов составляет менее 60 %. Показатель EI помогает заинтересованным сторонам определить, какой из указанных в дорожной карте этапов наиболее применим с учетом текущего уровня готовности заинтересованной стороны. Он помогает заинтересованным сторонам определить в дорожной карте надлежащую отправную точку и помогает установить применимые к ним части дорожной карты.

2.4 Этап I дорожной карты разбит на два подэтапа: подэтап I-A предусматривает создание эффективных рамок контроля за обеспечением безопасности полетов (согласно КЭ-1 – КЭ-5), а подэтап I-B – внедрение эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (согласно КЭ-6 – КЭ-8) (см. рис. А-1). Важно, чтобы государства прошли вначале подэтапы I-A и I-B для создания эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов, прежде чем сосредоточить внимание на внедрении ГосПБП в рамках этапа II. При этом следует отметить, что выполнение некоторых мер по внедрению ГосПБП (этап II), возможно, уже было начато на этапе I в рамках создания эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов (например, принятие основного авиационного законодательства и нормативных положений).

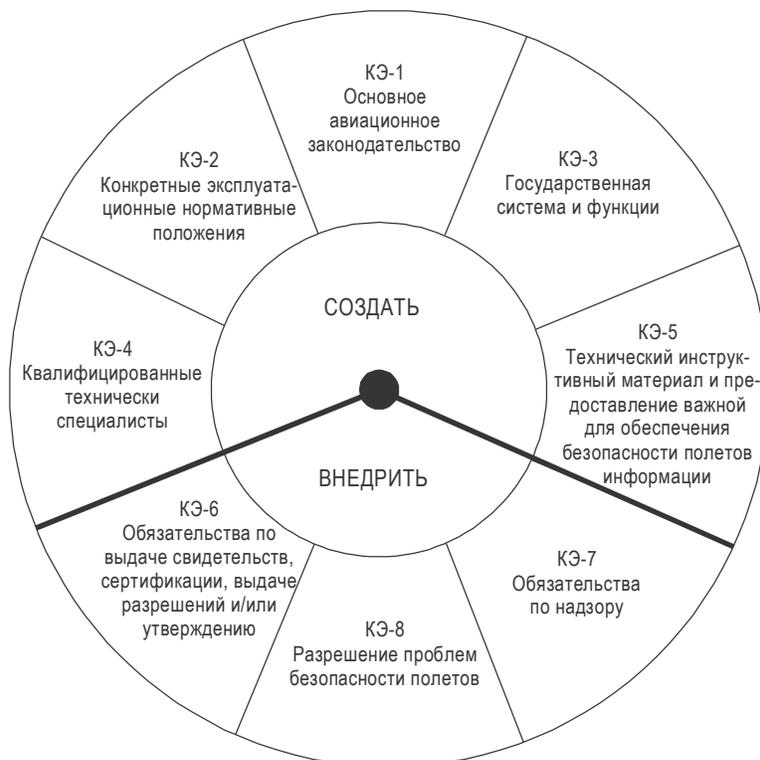


Рис. А-1. Критические элементы государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов

2.5 Инициативы в области безопасности полетов в рамках этапа II адресованы государствам, которые не имеют ГосПБП или не продвинулись в ее внедрении, в которых показатель эффективной реализации КЭ государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов составляет более 60 % и которые готовы перейти к внедрению ГосПБП, о чем говорит наличие у них потенциала эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов с учетом восьми КЭ.

2.6 Инициативы в области безопасности полетов в рамках этапа III адресованы государствам, эффективно внедрившим ГосПБП.

2.7 Приведенные в данном добавлении инициативы в области безопасности полетов призваны облегчить процесс планирования, и их не следует рассматривать как не связанные друг с другом виды деятельности. Во многих случаях инициативы в области безопасности полетов взаимосвязаны и могут взаимно переплетаться и дополнять друг друга.

2.8 Все указанные в дорожной карте инициативы в области безопасности полетов представлены по единому типовому формату, который охватывает следующие аспекты:

- a) *Цель ГПБП.* Соответствующая цель согласно ГПБП, с которой связана данная инициатива в области безопасности полетов.
- b) *Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов.* Соответствующий инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов согласно ГПБП, с которым связана данная инициатива в области безопасности полетов.
- c) *Инициатива в области безопасности полетов.* Описание конкретной инициативы в области безопасности полетов.
- d) *Этап.* Конкретный этап или подэтап в рамках дорожной карты, с которым связана данная инициатива в области безопасности полетов.
- e) *Заинтересованная сторона.* Сторона, которой адресована данная инициатива. Стороны делятся на три основные категории:
 - 1) государства;
 - 2) регионы, куда относятся входящие в регион государства, а также региональные организации, региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG), региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), региональные организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (RAIO) и другие соответствующие региональные структуры;
 - 3) отрасль.
- f) *Задачи.* Описание задач, решение которых необходимо для реализации инициативы в области безопасности полетов. Для этапа I указанные в скобках КЭ соответствуют КЭ, связанным с конкретной задачей (см. рис. А-1).
- g) *Справочный материал.* Документы и средства, которые могут оказать заинтересованным сторонам помощь в реализации инициатив в области безопасности полетов и решении соответствующих задач.

2.9 Общая структура дорожной карты приводится на рис. А-2. Как показано на рис. 2-1, в основе структуры дорожной карты лежат цели ГПБП и соответствующие сроки. По горизонтали дорожная карта разбита на три направления с инициативами, адресованными государствам, регионам и отрасли. На схеме дорожной карты показаны пунктирные линии, представляющие четыре инструмента эффективного обеспечения безопасности полетов с учетом их применимости к конкретной заинтересованной стороне. Инициативы в области безопасности полетов приводятся в определенной последовательности, и их следует реализовывать в конкретном порядке (например, инициативы в рамках подэтапа I-A необходимы для реализации государством инициатив в рамках подэтапа I-B). По мере реализации заинтересованными сторонами каждой указанной в пронумерованных рамках инициативы они будут продвигаться вперед по дорожной карте в достижении разных целей.

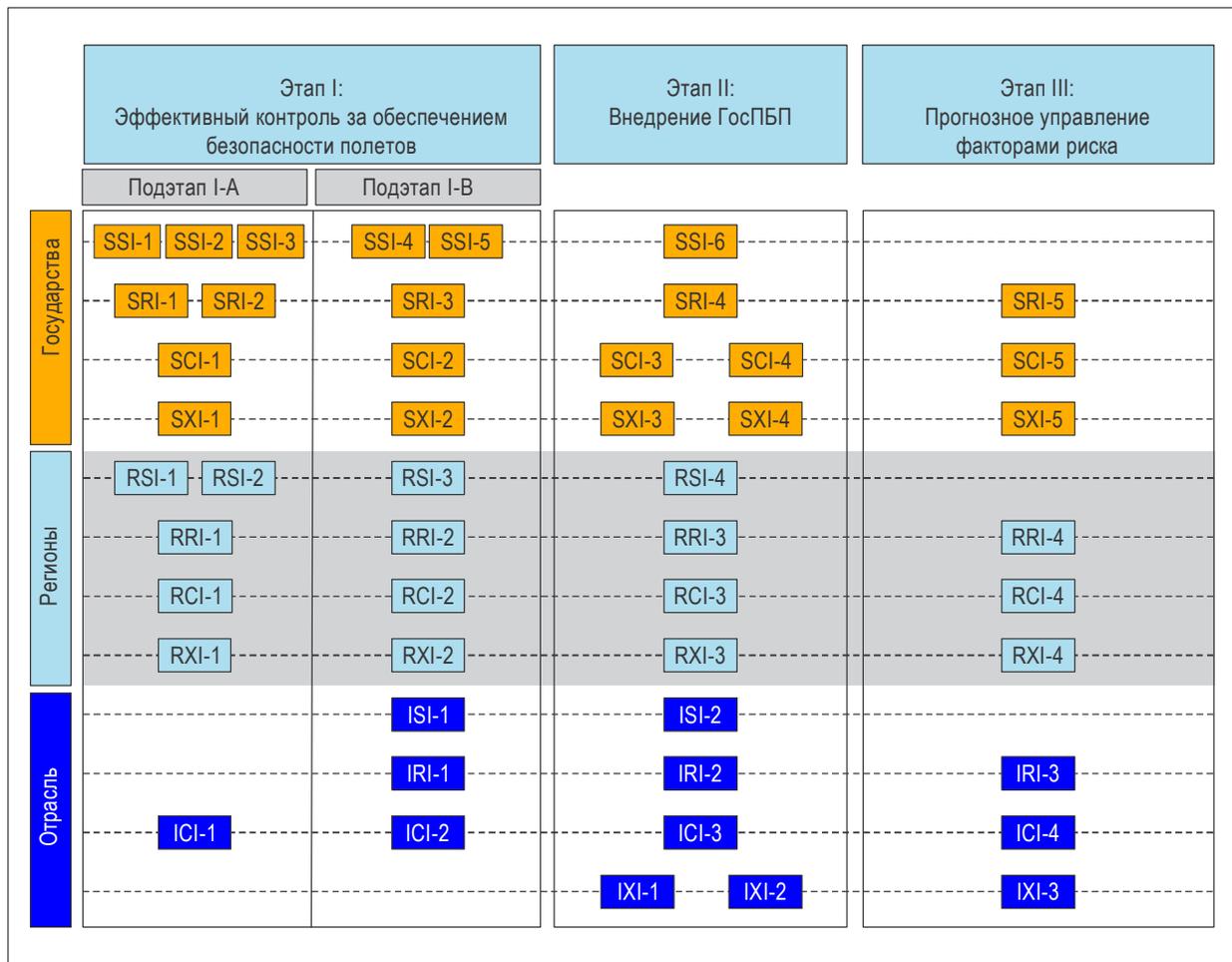


Рис. А-2. Схема глобальной дорожной карты обеспечения безопасности полетов

2.10 Каждая инициатива в области безопасности полетов имеет определенный номер, который соотносит ее с конкретным описанием соответствующей инициативы в таблице. Инициативы в области безопасности полетов пронумерованы следующим образом:

- а) первая буква (например, SR_I-1) соответствует заинтересованной стороне, которой адресована данная инициатива в области безопасности полетов, при этом:

S = государство;

R = регион;

I = отрасль;

- б) вторая буква (например, SR_I-1) соответствует инструменту эффективного обеспечения безопасности полетов, связанному с данной инициативой, при этом:

S = стандартизация;

R = ресурсы;

C = взаимодействие;

X = обмен информацией о безопасности полетов;

- с) третья буква (например, SRI-1) обозначает слово "инициатива";
- d) цифра (например, SRI-1) обозначает конкретную инициативу в области безопасности полетов в серии инициатив, адресованных конкретной заинтересованной стороне в рамках определенного инструмента эффективного обеспечения безопасности полетов;
- e) последняя буква (например, SRI-1A) обозначает конкретную задачу в рамках инициативы в области безопасности полетов.

3. ПАРТНЕРСТВО

3.1 Все заинтересованные стороны в авиации должны предпринимать усилия, направленные на постоянное повышение уровня безопасности полетов. Дорожная карта обеспечивает всем заинтересованным сторонам общую систему ориентиров и определяет задачи, выполняемые государствами, регионами и отраслью, и при этом подчеркивает их взаимодополняющий характер. Помимо разработки SARPS, ИКАО поддерживает реализацию дорожной карты, предоставляя ресурсы, инструменты реализации и помощь в рамках различных программ и инициатив, таких как программа "Ни одна страна не остается без внимания".

3.2 Как отмечается в разделе 4.5.2, основными авиационными заинтересованными сторонами помимо прочих являются ИКАО, государства, международные организации, региональные организации, RASG, RSOO, RAIО, представители отрасли, поставщики аэронавигационного обслуживания, эксплуатанты, аэродромы, изготовители и организации по техническому обслуживанию. Группы регионального планирования и осуществления проектов (PIRG) также играют одну из ключевых ролей, координируя свою деятельность с RASG.

3.3 RASG служат региональным коллективным органом, объединяющим глобальные, региональные, субрегиональные, национальные и отраслевые усилия в работе по постоянному повышению уровня безопасности полетов во всем мире. RASG разрабатывают и осуществляют программы работы по повышению в рамках региона эффективности управления безопасностью полетов на основе ГПБП.

3.4 Сфера деятельности RSOO охватывает в общем смысле ряд юридических форумов и институциональных структур, включая международные межправительственные организации, такие как Европейское агентство по безопасности полетов (ЕАБП) и Организация по безопасности полетов в районе Тихого океана (ПАСО). Одна из ключевых ролей в реализации дорожной карты отводится также менее институционализированным проектам, созданным в рамках Программы ИКАО по совместной разработке мероприятий по обеспечению безопасности полетов и поддержанию летной годности в процессе эксплуатации (COSCAP).

3.5 Заинтересованным сторонам в отрасли рекомендуется рассматривать дорожную карту с целью определить инициативы и задачи в области безопасности полетов, согласующиеся с национальными и региональными программами, и сотрудничать в деле повышения уровня безопасности полетов в согласованном порядке.

4. КАК ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ДОРОЖНОЙ КАРТОЙ

4.1 Предполагается, что государства, регионы (поддерживаемые в основном RASG) и отрасль будут использовать дорожную карту в индивидуальном порядке и совместно в качестве основы для разработки планов действий, определяющих конкретные виды деятельности, направленные на повышение уровня безопасности полетов на региональном, субрегиональном и национальном уровнях. Национальные, региональные и отраслевые планы повышения уровня безопасности полетов помогут заинтересованным сторонам приоритизировать свои действия для достижения целей, определенных в ГПБП, и решения глобальных приоритетных задач в области безопасности полетов.

4.2 Первый шаг. Проведение самоанализа

4.2.1 В целях получения представления о текущей эксплуатационной среде государствам, регионам и отрасли следует в рамках первоначального рассмотрения дорожной карты в первую очередь провести самоанализ. В рамках этого анализа необходимо оценить имеющиеся возможности, развитость и сложность системы и располагаемые ресурсы. Следует определить недостатки в системе обеспечения безопасности полетов, которые позволят установить показатель EI и помогут заинтересованным сторонам определить, какую цель ГПБП и соответствующие сроки следует взять в качестве отправной точки на дорожной карте. Такой анализ позволит также определить ключевые заинтересованные стороны, располагающие необходимыми возможностями, дополнительными ресурсами и другими сильными сторонами и потенциалом (внешнее финансирование, поддержка со стороны RASG, и т. д.). Заинтересованные стороны будут участвовать в разработке, реализации и поддержании инициатив в области безопасности полетов, включенных в дорожную карту.

4.2.2 Действия заинтересованных сторон на этапе I

Заинтересованные стороны могут воспользоваться набором электронных средств, доступных на сайте ИКАО iSTARS, для выработки базового понимания своих текущих возможностей в сфере контроля за обеспечением безопасности полетов и эксплуатационной среды. Особо полезными для определения показателя EI и существующих недостатков может быть тест по вопросам протокола, информация о проверках состояния безопасности полетов и приложения для брифингов по безопасности полетов для государств, а также онлайн-платформа механизма непрерывного мониторинга (МНМ) в рамках УППКБП. Государствам, не располагающим возможностью выполнить эффективный самоконтроль, рекомендуется обращаться за помощью и поддержкой к другим государствам и регионам (например, через RASG и RSOO).

4.2.3 Действия заинтересованных сторон на этапе II

4.2.3.1 На данном этапе следует оценить необходимые критерии для устойчивого внедрения ГосПБП. Помимо показателя EI, составляющего более 60 %, существуют и другие общие критерии, которым необходимо соответствовать для успешного внедрения ГосПБП. Государству, приступающему к внедрению ГосПБП, необходимо провести соответствующий анализ пробелов для того, чтобы установить свою готовность к внедрению ГосПБП. Подробные рекомендации по проведению такого анализа содержатся в документе Doc 9859 "Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)" (третье издание, разделы 4.3.3 и 5.4.3). Для осуществления этого мероприятия государства могут также воспользоваться прикладной программой для анализа пробелов ГосПБП на сайте iSTARS ИКАО. Кроме того необходимо заранее заручиться поддержкой руководства, поскольку переход к использованию ГосПБП потребует значительных изменений в том, как государство подходит к осуществлению и организации своей деятельности. Значительное влияние на характер конкретной ГосПБП оказывают масштабы и сложность авиационной деятельности; в этом смысле "универсального" подхода не существует.

4.2.3.2 На этапе II реализации дорожной карты государство должно установить первоначальный приемлемый уровень обеспечения эффективности безопасности полетов (ALoSP) и повышать его по мере внедрения ГосПБП. Основные показатели безопасности полетов государства (т. е. ALoSP) обычно включают показатели безопасности большой значимости, такие как количество авиационных происшествий и серьезных инцидентов по каждому сектору авиационной деятельности. В связи с этим на стадии продвинутого ALoSP государство должно разработать менее значимые показатели безопасности полетов (см. добавление D). Те же самые мероприятия, предусмотренные для отдельных государств, должны осуществляться и на региональном уровне (например, установление и отслеживание региональных показателей безопасности полетов).

4.2.4 Действия заинтересованных сторон на этапе III

4.2.4.1 Государствам, полностью внедрившим ГосПБП, следует сосредоточиться на систематическом выявлении существующих и возникающих опасных факторов и на устранении рисков для безопасности полетов в рамках всей авиационной системы путем проведения анализа поступающих из многочисленных источников данных в целях осуществления прогнозного управления факторами риска. Методика прогнозного выявления опасных факторов подразумевает сбор данных для определения возможного негативного развития событий в будущем, анализ системных процессов и условий для выявления возможных будущих опасных факторов и предпринятия действий для сведения к минимуму их последствий.

4.2.4.2 На этапе III государство должно иметь возможность проводить анализ данных и тенденций в поддержку процесса управления безопасностью полетов. Показатели состояния безопасности полетов должны согласовываться с целями и политикой государства в области обеспечения безопасности полетов и соответствовать масштабам и сложности авиационной деятельности в государстве. Государство должно отслеживать показатели состояния безопасности полетов в целях выявления любых нежелательных тенденций, предупреждать о возможном выходе за пределы показателей и оповещать о достижении установленных целей. Для сбора и использования данных, необходимых для прогнозного управления факторами риска, требуется наличие эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов, надежной ГосПБП со всеми работающими элементами и хорошо отлаженной системой представления информации о безопасности полетов. Для успешного завершения этапа III, когда можно осуществлять распределение ресурсов с учетом оценки факторов риска, большое значение имеет также обмен информацией между регулирующими и административными органами государства и поставщиками обслуживания, а также с другими государствами и отраслевыми организациями.

4.3 Второй шаг. Определение инициатив и действий в области обеспечения безопасности полетов

4.3.1 По завершении мероприятий в рамках первого шага государство (или регион) будет иметь достаточно информации для определения надлежащего отправного пункта на дорожной карте. Затем оно может выбрать ряд инициатив в области безопасности полетов, которые необходимы для достижения целей ГПБП и решения глобальных приоритетных задач в области обеспечения безопасности полетов. Выбранные инициативы в области безопасности полетов лягут в основу национального или регионального плана действий в области обеспечения безопасности полетов. Рассмотрение выявленных недостатков и/или результатов анализа пробелов в сравнении с отобранными инициативами позволит наметить перечень возможных мероприятий по повышению уровня безопасности полетов и использовать его в качестве основы для соответствующих корректирующих действий или мер смягчения последствий.

4.3.2 Заинтересованные стороны должны стремиться осуществлять соответствующие предусмотренные дорожной картой инициативы и действия в области безопасности полетов в рамках сроков, увязанных с целями ГПБП. В случае, если предлагаемые в ГПБП сроки реализовать не представляется возможным, заинтересованным сторонам рекомендуется разрабатывать реально выполнимые сроки соответственно в координации с ИКАО и другими ключевыми авиационными заинтересованными сторонами.

4.3.3 Действия заинтересованных сторон на этапе I

Связанные с каждой инициативой в области безопасности полетов действия перечислены в порядке очередности в соответствии с КЭ, с тем чтобы помочь государствам, осуществляющим внедрение эффективной системы контроля за обеспечением безопасности полетов, подготовить план обеспечения безопасности полетов. Государствам следует начать с разработки системы контроля за обеспечением безопасности полетов (КЭ-1 – КЭ-5), потом эффективно внедрить ее (КЭ-6 – КЭ-8), а затем уже переходить к внедрению ГосПБП. Государства, которым приходится иметь дело с очень низкими показателями EI, могут обратиться за помощью в осуществлении тех функций, которые не могут быть выполнены ими в одиночку, и воспользоваться существующими механизмами, такими как программа ИКАО "Ни одна страна не остается без внимания".

4.3.4 Действия заинтересованных сторон на этапе II

Действия в поддержку внедрения ГосПБП в государствах, которые успешно завершили подэтапы I-A и I-B (т. е. успешно реализовали все КЭ системы контроля за обеспечением безопасности полетов), перечислены в порядке очередности, с тем чтобы помочь государствам в разработке плана действий в области обеспечения безопасности полетов.

4.3.5 Действия заинтересованных сторон на этапе III

Государства, которые полностью внедрились ГосПБП и переходят к прогнозному управлению факторами риска, должны на постоянной основе приоритизировать риски для безопасности полетов и разрабатывать стратегии смягчения последствий.

4.4 Третий шаг. Разработка плана обеспечения безопасности полетов (все этапы)

4.4.1 Отобранные в рамках второго шага действия по повышению уровня безопасности полетов определяют содержание национального, регионального или отраслевого плана обеспечения безопасности полетов. План обеспечения безопасности полетов следует пересматривать, и должны определяться ресурсы (людские, финансовые, технические, учебные, обязательства заинтересованных сторон и т. п.), необходимые для реализации всех применимых инициатив и действий в области безопасности полетов. Помимо определения необходимых ресурсов, должна также рассматриваться способность реализовать изменения. В рамках этого анализа должна оцениваться политическая воля к изменениям и наличие технологических возможностей и ресурсов, требующихся для реализации изменений. Заключение о практической невозможности внедрения следует делать только в качестве последнего средства. В случае прихода к такому заключению необходимо скорректировать авиационную деятельность для устранения или ослабления влияния опасного фактора или выявленного недостатка в области обеспечения безопасности полетов.

4.4.2 План обеспечения безопасности полетов следует пересматривать, с тем чтобы оценить преимущества для безопасности полетов, которые будут вытекать из реализации каждого корректирующего действия в сравнении с необходимыми для этого ресурсами, используя количественный подход. В случае невозможности использовать количественный подход следует полагаться на знания и опыт оценочной комиссии, которые позволят приоритизировать перечень возможных действий с максимальной отдачей для безопасности полетов.

4.4.3 После того как будет подготовлен перечень первоочередных действий с учетом ожидаемого повышения уровня безопасности полетов и необходимых для этого ресурсов, заинтересованные стороны должны подготовить план осуществления этих действий (например, в первую очередь следует уделить внимание действиям, которые могут дать максимальную отдачу в части повышения уровня безопасности

полетов и при этом требуют минимальных ресурсов на реализацию). В плане должны предусматриваться реально осуществимые действия, которые позволят принять меры, необходимые для выхода на следующий уровень готовности.

4.4.4 После окончательной доработки плана необходимо определить сторону или организацию, которая будет отвечать за выполнение каждой позиции плана. Помощь в разработке стратегий внедрения могут оказать действующие региональные структуры и организации (например, RASG). Заинтересованным сторонам также рекомендуется взаимодействовать с другими заинтересованными сторонами на национальном и региональном уровнях в целях согласования планов обеспечения безопасности полетов.

4.5 Четвертый шаг. Мониторинг внедрения (все этапы)

4.5.1 После окончательной доработки планов обеспечения безопасности полетов и их передачи организациям или лицам, отвечающим за организацию внедрения, деятельность по осуществлению плана следует постоянно отслеживать с целью убедиться в том, что необходимые действия предпринимаются, что все препятствия на пути внедрения устраняются и что план позволяет устранять любые выявляемые новые пробелы. Этот процесс лучше всего осуществлять шаг за шагом по мере продвижения к следующему уровню готовности. После того как предусматриваемые планом обеспечения безопасности полетов действия будут предприняты, следует повторить перечисленные в данном разделе шаги, с тем чтобы определить очередной набор мер по повышению уровня безопасности полетов, которые заинтересованные стороны могут счесть необходимыми.

4.5.2 Государства, регионы и отрасль должны отчитываться о достигнутом ими прогрессе в достижении целей ГПБП и решении глобальных первоочередных задач в области безопасности полетов. Представленные в дорожной карте инициативы в области безопасности полетов в части обмена информацией о безопасности полетов подразумевают, чтобы государства (инициатива SXI-1) и регионы (инициатива RXI-1) служили для ИКАО основным источником информации о безопасности полетов, заполняя, представляя и обновляя все соответствующие документы и регистрационные данные (Вопросник об авиационной деятельности государства, контрольные перечни соблюдения положений и т. д.). Инициативы в области безопасности полетов также требуют от государств (инициатива SXI-2) и регионов (инициатива RXI-2) постоянного обновления такой информации, с тем чтобы ИКАО могла отслеживать ход реализации предусматриваемых дорожной картой инициатив в поддержку достижения целей ГПБП.

5. ШАБЛОНЫ

5.1 Этап I. Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов

5.1.1 Подэтап I-A. Создание структуры для контроля за обеспечением безопасности полетов (КЭ-1 – КЭ-5)

ГОСУДАРСТВА

Цель согласно ГПБП	Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Стандартизация
Инициатива в области безопасности полетов	SSI-1. Последовательное соблюдение SARPS ИКАО на национальном уровне
Этап	I-A
Заинтересованная сторона	Государства
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SSI-1A. Осуществлять на национальном уровне работу по решению в приоритетном порядке вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов <input type="checkbox"/> SSI-1B. Разработать и ввести основной авиационный закон и нормативные положения для придания компетентному органу полномочий по осуществлению нормативного надзора, что включает распределение функций по надзору и функций поставщиков обслуживания/эксплуатантов (КЭ-1 и КЭ-2) <input type="checkbox"/> SSI-1C. Повысить в национальном масштабе уровень соблюдения SARPS ИКАО и показатель EI по КЭ (КЭ-1 – КЭ-5) <input type="checkbox"/> SSI-1D. Установить порядок выявления различий с SARPS ИКАО (КЭ-2)
Справочный материал	<p>SSI-1A и SSI-1C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Дос 9734, <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть А "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой"</i> — Дос 9735, <i>Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i> — Информация о проверках организации контроля за обеспечением безопасности полетов в системе iSTARS (доступ по паролю) <p>SSI-1B и SSI-1C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Дос 9734, <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть А "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой"</i>, раздел 3.3.3 — Авиационные правила Канады — Австралийские правила по безопасности гражданской авиации — Европейские правила по безопасности авиации — Правила ФАУ — Справочные документы ИКАО

	<ul style="list-style-type: none">— IMPLEMENT— Информация о брифингах по безопасности полетов в государствах в системе iSTARS (доступ по паролю)— Латиноамериканские авиационные правила— Типовые авиационные правила— Правила полномочного органа гражданской авиации Новой Зеландии <p>SSI-1C и SSI-1D</p> <ul style="list-style-type: none">— МНМ УППКБП ИКАО и онлайнная платформа МНМ УППКБП (доступ по паролю)
--	--

Цель согласно ГПБП	Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Стандартизация
Инициатива в области безопасности полетов	SSI-2. Создание всеобъемлющей структуры нормативного надзора
Этап	I-A
Заинтересованная сторона	Государства
Задачи	<input type="checkbox"/> SSI-2A. Создать и обеспечивать функционирование независимого полномочного органа по нормативному надзору, что включает разделение надзорных функций и функций поставщиков обслуживания (КЭ-3) <input type="checkbox"/> SSI-2B. Разработать инструктивный материал, необходимый для осуществления нормативного надзора (КЭ-5) <input type="checkbox"/> SSI-2C. Набрать, подготовить и удерживать компетентный персонал для обеспечения нормативного надзора (см. SRI-2) (КЭ-3 и КЭ-4)
Справочный материал	<p>SSI-2A</p> <ul style="list-style-type: none"> — Дос 9734, <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i>, часть А "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой", раздел 3.4.1 <p>SSI-2B и SSI-2C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Система ФАУ по подготовке инспекторов. Курс по летным стандартам (международный) — Одобренная ИКАО государственная программа подготовки инспекторов по безопасности полетов — Каталог курсов ИКАО в рамках глобальной системы авиационной подготовки — Программа TRAINAIR PLUS ИКАО — iSTARS — Программы перронных проверок (SAFA/SACA)

Цель согласно ГПБП	Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Стандартизация
Инициатива в области безопасности полетов	SSI-3. Создание системы независимого расследования авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с Приложением 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов"
Этап	I-A
Заинтересованная сторона	Государства
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SSI-3A. Создать систему независимого расследования авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с требованиями Приложения 13 (КЭ-1 и КЭ-3) <input type="checkbox"/> SSI-3B. Разработать инструктивный материал, необходимый для проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов (КЭ-5) <input type="checkbox"/> SSI-3C. Набрать, подготовить и удерживать компетентный персонал для проведения расследований авиационных происшествий и инцидентов (см. SRI-2) (КЭ-3 и КЭ-4)
Справочный материал	<p>SSI-3A</p> <ul style="list-style-type: none"> — Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" — Дос 9734, <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть А "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой"</i>, раздел 3.4.5 — Типовой закон по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (ИКАО) — Типовые нормативные положения по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (ИКАО) <p>SSI-3B</p> <ul style="list-style-type: none"> — Дос 9734, <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i> — Дос 9756, <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i> — Дос 9946, <i>Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i> — Дос 9962, <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры</i> — Дос 9973, <i>Руководство по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям</i> — Дос 9998, <i>Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям</i> — Дос 10053, <i>Руководство по защите информации о безопасности полетов, часть I, Защита записей о расследовании авиационных происшествий и инцидентов</i> — Дос 10062, <i>Руководство по расследованию связанных с безопасностью в салоне аспектов авиационных происшествий и инцидентов</i> — Cir 315, <i>Опасности на местах авиационных происшествий</i> <p>SSI-3C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Cir 298, <i>Руководящие принципы подготовки расследователей авиационных происшествий</i>

Цель согласно ГПБП	Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Ресурсы
Инициатива в области безопасности полетов	SRI-1. Стратегическое распределение ресурсов для осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов
Этап	I-A
Заинтересованная сторона	Государства
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SRI-1A. Подтвердить исполнительные и правовые полномочия на получение и расходование финансовых ресурсов из государственных и прочих внешних источников (КЭ-1) <input type="checkbox"/> SRI-1B. Установить порядок планирования и распределения ресурсов с учетом организационной структуры уполномоченного органа, необходимой для осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов (КЭ-2 и КЭ-3) <input type="checkbox"/> SRI-1C. Использовать SSI-1 и SRI-2 для определения требуемых ресурсов (КЭ-1 – КЭ-5) <input type="checkbox"/> SRI-1D. Получить устойчивый и постоянный источник финансирования, обеспечиваемый обязательствами со стороны национального руководства, руководства организации и других заинтересованных сторон (КЭ-1 – КЭ-3). Для мелкомасштабных и краткосрочных усовершенствований: <ul style="list-style-type: none"> ○ использовать Фонд безопасности полетов ИКАО (SAFE), Управление технического сотрудничества или другие средства в целях получения технической и финансовой помощи в координации с RASG/RSOO/региональным бюро ИКАО ○ обращаться за помощью к государствам, обладающим более богатым опытом, и другим заинтересованным сторонам в координации с RASG/RSOO/региональным бюро ИКАО ○ обращаться за помощью к источникам финансирования (Всемирный банк, Африканский банк развития и т. п.) в координации с RASG/RSOO/региональным бюро ИКАО <input type="checkbox"/> SRI-1E. Разработать порядок оценки изменяющихся потребностей в ресурсах и поддерживать необходимую координацию с источниками ресурсов в целях совершенствования контроля за обеспечением безопасности полетов, как предусматривается в рамках этапа I дорожной карты (КЭ-1 to КЭ-3)
Справочный материал	<ul style="list-style-type: none"> — Фонд безопасности полетов ИКАО (SAFE) — Управление технического сотрудничества ИКАО — RASGs — RSOOs and COSCAPs

Цель согласно ГПБП	Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Ресурсы
Инициатива в области безопасности полетов	SRI-2. Квалифицированный и компетентный технический персонал для осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов
Этап	I-A
Заинтересованная сторона	Государства
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SRI-2A. Определять и отслеживать квалификацию и поддержание компетентности существующего технического персонала (КЭ-4) <input type="checkbox"/> SRI-2B. Определять нехватку квалифицированного технического персонала и требования к подготовке, необходимой для осуществления полномочий по надзору (КЭ-4) <input type="checkbox"/> SRI-2C. Установить систему компенсаций для удержания квалифицированного технического персонала (КЭ-4) <input type="checkbox"/> SRI-2D. Использовать возможности RSOO, RAIO или аналогичные средства для привлечения квалифицированного и компетентного технического персонала, необходимого для выполнения тех функций, которые государство не может осуществлять самостоятельно (КЭ-4) <input type="checkbox"/> SRI-2E. Установить порядок проведения проверок для оценки того, обеспечивает ли система планирования людских ресурсов набор и удержание необходимого количества квалифицированного и компетентного технического персонала (КЭ-4) <input type="checkbox"/> SRI-2F. Ввести всеобъемлющие учебные программы для подготовки технического персонала и проверять, насколько вид и частота успешно проходимой подготовки (начальной, повторяющейся, специальной и на рабочем месте) в достаточной мере обеспечивают получение/поддержание необходимой квалификации и уровня компетенции согласно функциям и обязанностям технического персонала (КЭ-4) <input type="checkbox"/> SRI-2G. Разработать порядок оценки изменяющихся потребностей в квалифицированном техническом персонале и выработать процедуры обновления потребностей в наборе, удержании и подготовке персонала с учетом SRI-1B (КЭ-4)
Справочный материал	<ul style="list-style-type: none"> — Doc 8335, <i>Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора</i> — Doc 9734, <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i> — Doc 10058, <i>Руководство по инспекторам в области безопасности гражданской авиации (Manual on Civil Aviation Safety Inspectors)</i> (в стадии подготовки) — Одобренная ИКАО программа подготовки государственных инспекторов по безопасности полетов — Программа TRAINAIR PLUS ИКАО

Цель согласно ГПБП	Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Взаимодействие
Инициатива в области безопасности полетов	SCI-1. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях согласованного повышения уровня безопасности полетов
Этап	I-A
Заинтересованная сторона	Государства
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SCI-1A. Исходя из выявленных недостатков в обеспечении безопасности полетов, создать механизм определения партнеров для взаимодействия и разработать план действий по устранению этих недостатков (КЭ-1 – КЭ-5) <input type="checkbox"/> SCI-1B. Оказывать через государства, регионы и отрасль помощь другим государствам в разработке основного авиационного законодательства (с учетом SSI-1B) (КЭ-1) <input type="checkbox"/> SCI-1C. Оказывать через государства, регионы и отрасль помощь другим государствам в разработке национальных нормативных положений (КЭ-2) <input type="checkbox"/> SCI-1D. Установить с привлечением RASG и/или RSOO систему наставничества/ взаимодействия, включая оказание государственной/отраслевой помощи, а также обмен передовой практикой и внутренними мерами контроля исполнения (КЭ-1 – КЭ-5, с упором на КЭ-3) <input type="checkbox"/> SCI-1E. Взаимодействовать с RASG и/или RSOO, другими государствами, ИКАО, совместными отраслевыми программами и/или техническими учебными заведениями для набора и подготовки квалифицированного, компетентного технического персонала и разработки стратегии его удержания (КЭ-4) <input type="checkbox"/> SCI-1F. Установить во взаимодействии с другими государствами, RSOO, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами порядок разработки технического инструктивного материала, электронных средств и положений в отношении важной для безопасности полетов информации при том понимании, что эти материалы необходимо адаптировать с учетом национальных правил и эксплуатационной среды каждого государства (КЭ-5) <input type="checkbox"/> SCI-1G. В ходе работы по совершенствованию контроля за обеспечением безопасности полетов взаимодействовать с RASG и/или RSOO в решении глобальных приоритетных задач в области безопасности полетов в той мере, в какой это относится к данному государству
Справочный материал	<p>SCI-1A – SCI-1F</p> <ul style="list-style-type: none"> — Дос 9734, <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i> — Управление технического сотрудничества ИКАО — Программа "Ни одна страна не остается без внимания" — RASG — RSOO и COSCAP <p>SCI-1G</p> <ul style="list-style-type: none"> — Приложение 13 <i>"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"</i>, дополнение С <i>"Перечень примеров серьезных инцидентов"</i>

Цель согласно ГПБП	Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Обмен информацией о безопасности полетов
Инициатива в области безопасности полетов	SXI-1. Служить для ИКАО основным источником информации о безопасности полетов, предоставляя и обновляя соответствующие документы и записи
Этап	I-A
Заинтересованная сторона	Государства
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SXI-1A. Обновлять пункты плана корректирующих действий в рамках УППКБП <input type="checkbox"/> SXI-1B. Заполнять и представлять самооценочный контрольный перечень, основанный на вопросах протокола МНМ УППКБП <input type="checkbox"/> SXI-1C. Заполнять и представлять Вопросник об авиационной деятельности государства <input type="checkbox"/> SXI-1D. Заполнять и представлять по системе EFOD контрольные перечни соблюдения положений <input type="checkbox"/> SXI-1E. По мере необходимости своевременно обновлять документы и записи
Справочный материал	<ul style="list-style-type: none"> — Doc 9735, <i>Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i>, разделы 2.8, 2.14 и 2.15 — iSTARS — Компьютерное обучение по МНМ УППКБП — Онлайновая платформа МНМ УППКБП (доступ по паролю) — Практикумы по МНМ УППКБП

РЕГИОНЫ

Цель согласно ГПБП	Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Стандартизация
Инициатива в области безопасности полетов	RSI-1. Последовательное соблюдение SARPS ИКАО на региональном уровне
Этап	I-A
Заинтересованная сторона	Регионы
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RSI-1A. Взаимодействовать с государствами на региональном уровне в целях оказания помощи государствам, имеющим низкие показатели EI и/или вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов: <ul style="list-style-type: none"> ○ оказывать помощь в устранении недостатков в реализации указанных в дорожной карте инициатив в области безопасности полетов в разных государствах для повышения экономической эффективности ○ принять передовую практику определения экономически эффективных видов поддержки для устойчивого совершенствования контроля за обеспечением безопасности полетов и корректировать приоритетные ресурсные потребности региона (с учетом RRI-1B) <input type="checkbox"/> RSI-1B. Стремиться к повышению в регионе уровня соблюдения SARPS ИКАО и показателя EI с учетом КЭ (КЭ-1 – КЭ-5): <ul style="list-style-type: none"> ○ отслеживать ход реализации дорожной карты в регионе и показатели/целевые ориентиры в области безопасности полетов, для обеспечения которых используются региональные ресурсы <input type="checkbox"/> RSI-1C. Разрабатывать и стандартизировать нормативные положения и инструктивный материал в регионе в соответствии с SARPS ИКАО (КЭ-2 и КЭ-5) <input type="checkbox"/> RSI-1D. Разрабатывать и стандартизировать требования к подготовке персонала в целях гармонизации квалификационных требований к техническому персоналу, необходимому для осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов на региональном уровне (КЭ-4) <input type="checkbox"/> RSI-1E. Осуществлять на региональном уровне работу через RASG, RSOO и региональное бюро ИКАО в целях устойчивого повышения уровня безопасности полетов <input type="checkbox"/> RSI-1F. Гармонизировать требования к международным проверкам, проводимым в государствах
Справочный материал	<ul style="list-style-type: none"> — Дос 7192, <i>Руководство по обучению</i> (все части) — Дос 9734, <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i>, часть В "Создание региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и управление этой организацией" — Дос 9868, <i>Правила аэронавигационного обслуживания. Подготовка персонала (PANS-TRG)</i> — Дос 10002, <i>Руководство по обучению членов кабинного экипажа с учетом аспектов обеспечения безопасности</i> — Дос 10058, <i>Руководство по инспекторам в области безопасности гражданской авиации (Manual on Civil Aviation Safety Inspectors)</i> (в стадии подготовки) — IMPLEMENT — Ресурсы по осуществлению проектов в области безопасности полетов по линии программы "Ни одна страна не остается без внимания"

Цель согласно ГПБП	Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Стандартизация
Инициатива в области безопасности полетов	RSI-2. Создание в регионе системы независимого расследования авиационных происшествий и инцидентов в соответствии с Приложением 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов"
Этап	I-A
Заинтересованная сторона	Регионы
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RSI-2A. При необходимости создать RAIO (см. RSI-1B) (КЭ-3) <input type="checkbox"/> RSI-2B. Определить через RASG государства-лидеры для оказания помощи в создании потенциала по расследованию авиационных происшествий и инцидентов в государствах, которым требуется такая помощь (КЭ-3 – КЭ-4) <input type="checkbox"/> RSI-2C. Предоставлять ресурсы для расследования авиационных происшествий и инцидентов (включая в том числе персонал и техническую поддержку) для выполнения тех функций, которые государство не может осуществлять собственными силами (см. RSI-1A) (КЭ-3 И КЭ-4)
Справочный материал	<p>RSI-2A</p> <ul style="list-style-type: none"> — Дос 9946, <i>Руководство по региональной организации по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i> <p>RSI-2C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Приложению 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов" — Дос 9734, <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов, часть А "Создание государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов и управление этой системой", раздел 3.4.5 и часть В "Создание региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и управление этой организацией"</i> — Дос 9756, <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i> — Дос 9962, <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов: политика и процедуры</i> — Дос 9973, <i>Руководство по оказанию помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям</i> — Дос 9998, <i>Основные принципы ИКАО по вопросу оказания помощи пострадавшим в авиационных происшествиях и их семьям</i> — Дос 10062, <i>Руководство по расследованию связанных с безопасностью в салоне аспектов авиационных происшествий и инцидентов</i> — Cir 298, <i>Руководящие принципы подготовки расследователей авиационных происшествий</i> — Cir 315, <i>Опасности на местах авиационных происшествий</i> — Типовой закон по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (ИКАО) — Типовые нормативные положения по расследованию авиационных происшествий и инцидентов (ИКАО)

Цель согласно ГПБП	Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Ресурсы
Инициатива в области безопасности полетов	RRI-1. Региональные инициативы в области безопасности полетов, направленные на последовательную координацию региональных и субрегиональных программ по созданию необходимого потенциала для осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов
Этап	I-A
Заинтересованная сторона	Регионы
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RRI-1A. Определить имеющиеся ресурсы для оказания государствам региона поддержки в реализации указанных в дорожной карте инициатив в области безопасности полетов (все КЭ с особым упором на КЭ-1 – КЭ-5) <input type="checkbox"/> RRI-1B. Использовать дорожную карту и результаты проводимого RASG и/или RSOO специального анализа соответствующей важной для безопасности полетов информации в целях установления региональных приоритетов и ресурсов, которые могут использоваться для оказания помощи государствам. Учитывая нехватку людских и финансовых ресурсов, любые планируемые действия должны быть направлены на устранение тех рисков для безопасности полетов, которые могут быть нивелированы на устойчивой основе и с максимальной отдачей с точки зрения повышения уровня безопасности полетов (все КЭ с особым упором на КЭ-1 – КЭ-5) <input type="checkbox"/> RRI-1C. Облегчать предоставление финансовой и технической помощи различными региональными структурами, обладающими ресурсами (RASG, RSOO, региональное бюро ИКАО, государства-лидеры, банки развития и другие региональные программы помощи), уделяя первоочередное внимание государствам, которым требуется помощь (с учетом SRI-1) (все КЭ с особым упором на КЭ-1 – КЭ-5) <input type="checkbox"/> RRI-1D. Создать RSOO или аналогичную структуру для выполнения тех функций, которые государство не может осуществлять собственными силами <input type="checkbox"/> RRI-1E. При необходимости укрепить существующую RSOO (КЭ-1 – КЭ-5)
Справочный материал	<ul style="list-style-type: none"> — Дос 9734, <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i>, часть В "Создание региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и управление этой организацией" — Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP)

Цель согласно ГПБП	Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Взаимодействие
Инициатива в области безопасности полетов	RCI-1. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами для согласованного повышения уровня безопасности полетов
Этап	I-A
Заинтересованная сторона	Регионы
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RCI-1A. Исходя из выявленных недостатков в обеспечении безопасности полетов, создать механизм определения партнеров для взаимодействия и разработать план действий по устранению этих недостатков (КЭ-1 – КЭ-5) <input type="checkbox"/> RCI-1B. SCI-1B. Оказывать через государства, регионы и отрасль помощь другим государствам в разработке основного авиационного законодательства (с учетом SSI-1B) (КЭ-1) <input type="checkbox"/> RCI-1C. Оказывать через государства, регионы и отрасль помощь другим государствам в разработке национальных нормативных положений (КЭ-2) <input type="checkbox"/> RCI-1D. Установить с привлечением RASG и/или RSOO систему наставничества/ взаимодействия, включая оказание государственной/отраслевой помощи, а также обмен передовой практикой и внутренними мерами контроля исполнения (КЭ-3) <input type="checkbox"/> RCI-1E. Взаимодействовать с RASG и/или RSOO, другими государствами, ИКАО, совместными отраслевыми программами и/или техническими учебными заведениями для набора и подготовки квалифицированного, компетентного технического персонала и разработки стратегии его удержания (КЭ-4) <input type="checkbox"/> RCI-1F. Установить во взаимодействии с другими государствами, RSOO, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами порядок разработки технического инструктивного материала, электронных средств и положений в отношении важной для безопасности полетов информации при том понимании, что эти материалы необходимо адаптировать с учетом национальных правил и эксплуатационной среды каждого государства (КЭ-5) <input type="checkbox"/> RCI-1G. В ходе работы по совершенствованию контроля за обеспечением безопасности полетов взаимодействовать с RASG и/или RSOO в решении глобальных приоритетных задач в области безопасности полетов в той мере, в какой это относится к данному региону
Справочный материал	<p>RCI-1A – RCI-1F</p> <ul style="list-style-type: none"> — Дос 9734, <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i> — Управление технического сотрудничества ИКАО — Программа "Ни одна страна не остается без внимания" — RASG — RSOO и COSCAP <p>RCI-1G</p> <ul style="list-style-type: none"> — Приложение 13 <i>"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"</i>, дополнение С <i>"Перечень примеров серьезных инцидентов"</i>

Цель согласно ГПБП	Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Обмен информацией о безопасности полетов
Инициатива в области безопасности полетов	RXI-1. Служить для ИКАО основным источником региональной информации о безопасности полетов, прося государства заполнять, представлять и обновлять все соответствующие документы и записи
Этап	I-A
Заинтересованная сторона	Регионы
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RXI-1A. Анализировать положение с представлением государствами региона в ИКАО своей основной информации о безопасности полетов <input type="checkbox"/> RXI-1B. Настоятельно просить государства региона подготовить и представить свой план корректирующих действий в рамках УППКБП <input type="checkbox"/> RXI-1C. Настоятельно просить государства региона заполнить и представить свой самооценочный контрольный перечень, основанный на вопросах протокола МНМ УППКБП <input type="checkbox"/> RXI-1D. Настоятельно просить государства региона заполнить и представить свой вопросник по авиационной деятельности государства <input type="checkbox"/> RXI-1E. Настоятельно просить государства региона заполнить и представить по системе EFOD свои контрольные перечни соблюдения положений <input type="checkbox"/> RXI-1F. Поощрять государства региона по мере необходимости своевременно обновлять документы и записи <input type="checkbox"/> RXI-1G. Использовать возможности RASG, региональных организаций и других региональных форумов для сбора информации о безопасности полетов и обмена ею, с тем чтобы оценить уровень соблюдения SARPS ИКАО в регионе
Справочный материал	<ul style="list-style-type: none"> — <i>Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i>, разделы 2.8, 2.14 и 2.15 — iSTARS — Компьютерное обучение по МНМ УППКБП — Онлайновая платформа МНМ УППКБП (доступ по паролю) — Практикумы по МНМ УППКБП

ОТРАСЛЬ

Примечание. В рамках данного подэтапа дорожной карты адресованные отрасли инициативы в области безопасности полетов по инструментам реализации "Стандартизация", "Ресурсы" и "Обмен информацией о безопасности полетов" отсутствуют.

Цель согласно ГПБП	Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Взаимодействие
Инициатива в области безопасности полетов	ICI-1. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях согласованного повышения уровня безопасности полетов
Этап	I-A
Заинтересованная сторона	Отрасль
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> ICI-1A. Исходя из выявленных недостатков в области обеспечения безопасности полетов, создать механизм определения отраслевых заинтересованных сторон и разработать план действий по устранению этих недостатков (КЭ-1 – КЭ-5) <input type="checkbox"/> ICI-1B. При необходимости оказывать информационную поддержку государствам в разработке национальных нормативных положений (КЭ-2) <input type="checkbox"/> ICI-1C. Участвовать в региональной деятельности по обмену передовой практикой, наставничеству и последующему контролю (КЭ-3) <input type="checkbox"/> ICI-1D. В координации с региональными группами по мере необходимости участвовать в решении вопросов, связанных с глобальными приоритетами в области безопасности полетов
Справочный материал	<p>ICI-1A – ICI-1C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Дос 9734, <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i> — RASG — RSOO и COSCAP <p>ICI-1D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Приложению 13 "<i>Расследование авиационных происшествий и инцидентов</i>", дополнение С "<i>Перечень примеров серьезных инцидентов</i>"

5.1.2 Подэтап I-B. Внедрение системы контроля за обеспечением безопасности полетов (КЭ-6 – КЭ-8)

ГОСУДАРСТВА

<i>Цель согласно ГПБП</i>	Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов
<i>Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов</i>	Стандартизация
<i>Инициатива в области безопасности полетов</i>	SSI-4. Последовательное соблюдение SARPS ИКАО на национальном уровне
<i>Этап</i>	I-B
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Задачи</i>	<input type="checkbox"/> SSI-4A. на национальном уровне работу по решению в приоритетном порядке вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов <input type="checkbox"/> SSI-4B. Повысить в национальном масштабе уровень соблюдения SARPS ИКАО и показатель EI по КЭ (КЭ-6 – КЭ-8)
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Doc 9735, <i>Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i> — Информация о проверках организации контроля обеспечения безопасности полетов в системе iSTARS (доступ по паролю)

Цель согласно ГПБП	Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Стандартизация
Инициатива в области безопасности полетов	SSI-5. Постоянное внедрение и соблюдение SARPS ИКАО на национальном уровне
Этап	I-B
Заинтересованная сторона	Государства
Задачи	<input type="checkbox"/> SSI-5A. Взаимодействовать с отраслью для обеспечения соблюдения применимых нормативных правил (КЭ-6 – КЭ-8) <input type="checkbox"/> SSI-5B. Внедрить системы нормативного надзора и контроля соблюдения (КЭ-7 и КЭ-8) <input type="checkbox"/> SSI-5C. Решать вопросы, вызывающие обеспокоенность в области безопасности полетов, выявленные в ходе расследования авиационных происшествий и инцидентов и указанные в отчетах о состоянии безопасности полетов и в других источниках (КЭ-8) <input type="checkbox"/> SSI-5D. Работать над решением глобальных приоритетных задач в области безопасности полетов, имеющих отношение к государству
Справочный материал	<p>SSI-5B</p> <p>— Doc 8335, <i>Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора</i></p> <p>SSI-5C</p> <p>— Doc 9756, <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i></p> <p>SSI-5D</p> <p>— Приложению 13 <i>"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"</i>, дополнение С <i>"Перечень примеров серьезных инцидентов"</i></p>

<i>Цель согласно ГПБП</i>	Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов
<i>Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов</i>	Ресурсы
<i>Инициатива в области безопасности полетов</i>	SRI-3. Стратегическое распределение ресурсов для осуществления эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов
<i>Этап</i>	I-B
<i>Заинтересованная сторона</i>	Государства
<i>Задачи</i>	<input type="checkbox"/> SRI-3A. Использовать SSI-1 и SRI-2 для определения потребностей в ресурсах (КЭ-6 – КЭ-8) <input type="checkbox"/> SRI-3B. Привлекать к определению дополнительных потребностей региональные группы, такие как RASG
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Фонд безопасности полетов (SAFE) — Управление технического сотрудничества ИКАО — RASG

Цель согласно ГПБП	Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Взаимодействие
Инициатива в области безопасности полетов	SCI-2. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях согласованного повышения уровня безопасности полетов
Этап	I-B
Заинтересованная сторона	Государства
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SCI-2A. Исходя из выявленных недостатков в обеспечении безопасности полетов, создать механизм определения партнеров для взаимодействия и разработать план действий по устранению этих недостатков (КЭ-6 – КЭ-8) <input type="checkbox"/> SCI-2B. Оказывать через RASG и/или RSOO помощь другим государствам в осуществлении надзорной деятельности (КЭ-7) <input type="checkbox"/> SCI-2C. Использовать разработанные во взаимодействии с другими государствами, RSOO, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами технические инструктивные указания, электронные средства и положения о важной для обеспечения безопасности полетов информации в качестве пособия при осуществлении функций по контролю за обеспечением безопасности полетов (КЭ-6 – КЭ-8) <input type="checkbox"/> SCI-2D. В ходе работы по совершенствованию контроля за обеспечением безопасности полетов взаимодействовать с RASG и/или RSOO в решении глобальных приоритетных задач в области безопасности полетов в той мере, в какой это относится к данному государству
Справочный материал	<p>SCI-2A – SCI-2C</p> <ul style="list-style-type: none"> — RASG — RSOO и COSCAP <p>SCI-2D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов", дополнение С "Перечень примеров серьезных инцидентов"

Цель согласно ГПБП	Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Обмен информацией о безопасности полетов
Инициатива в области безопасности полетов	SXI-2. Служить для ИКАО постоянным источником основной информации о безопасности полетов, обновляя все соответствующие документы и записи по мере продвижения вперед
Этап	I-B
Заинтересованная сторона	Государства
Задачи	<input type="checkbox"/> SXI-2A. Обновлять пункты плана корректирующих действий в рамках УППКБП <input type="checkbox"/> SXI-2B. Обновлять и представлять самооценочный контрольный перечень, основанный на вопросах протокола МНМ УППКБП <input type="checkbox"/> SXI-2C. Обновлять и представлять Вопросник об авиационной деятельности государства <input type="checkbox"/> SXI-2D. Обновлять и представлять по системе EFOD контрольные перечни соблюдения положений <input type="checkbox"/> SXI-2E. По мере необходимости своевременно обновлять документы и записи
Справочный материал	<ul style="list-style-type: none"> — Doc 9735, <i>Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i>, разделы 2.8, 2.14 и 2.15 — iSTARS

РЕГИОНЫ

Цель согласно ГПБП	Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Стандартизация
Инициатива в области безопасности полетов	RSI-3. Постоянное внедрение и соблюдение SARPS ИКАО на региональном уровне
Этап	I-B
Заинтересованная сторона	Регионы
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RSI-3A. Взаимодействовать с государствами на региональном уровне в целях оказания помощи государствам, имеющим низкие показатели EI и/или вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов: <ul style="list-style-type: none"> ○ оказывать помощь в устранении недостатков в реализации указанных в дорожной карте инициатив в области безопасности полетов в разных государствах для повышения экономической эффективности ○ принять передовую практику определения экономически эффективных видов поддержки для устойчивого совершенствования контроля за обеспечением безопасности полетов и корректировать приоритетные ресурсные потребности региона (с учетом RRI-1B) <input type="checkbox"/> RSI-3B. Стремиться к повышению в регионе уровня соблюдения SARPS ИКАО и показателя EI с учетом КЭ (КЭ-6 – КЭ-8): <ul style="list-style-type: none"> ○ отслеживать ход реализации дорожной карты в регионе и показатели/целевые ориентиры в области безопасности полетов, для обеспечения которых используются региональные ресурсы <input type="checkbox"/> RSI-3C. Взаимодействовать с компетентными полномочными органами государств и их надзорными службами по контролю исполнения в целях своевременного решения вызывающих обеспокоенность вопросов безопасности полетов, связанных с иностранными эксплуатантами (КЭ-6 – КЭ-8) <input type="checkbox"/> RSI-3D. Взаимодействовать с заинтересованными сторонами в целях решения вызывающих обеспокоенность вопросов в области безопасности полетов, выявленных в ходе расследования авиационных происшествий и инцидентов и указанных в отчетах о состоянии безопасности полетов и в других источниках (КЭ-8) <input type="checkbox"/> RSI-3E. Продолжать работу по решению глобальных первоочередных задач обеспечения безопасности полетов с учетом их применимости к региону
Справочный материал	<p>RSI-3A – RSI-3C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Doc 8335, <i>Руководство по процедурам эксплуатационной инспекции, сертификации и постоянного надзора</i> — Doc 9735, <i>Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i>

	<p>RSI-3D</p> <ul style="list-style-type: none">— Doc 9756, <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i> <p>RSI-3E</p> <ul style="list-style-type: none">— Приложение 13 <i>"Расследование авиационных происшествий и инцидентов"</i>, дополнение С <i>"Перечень примеров серьезных инцидентов"</i>
--	--

Цель согласно ГПБП	Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Ресурсы
Инициатива в области безопасности полетов	RRI-2. Региональные инициативы в области безопасности полетов, направленные на последовательную координацию региональных и субрегиональных программ по созданию необходимого потенциала для осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов
Этап	I-B
Заинтересованная сторона	Регионы
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RRI-2A. Определить имеющиеся ресурсы для оказания государствам региона поддержки в реализации указанных в дорожной карте инициатив в области безопасности полетов (все КЭ с особым упором на КЭ-6 – КЭ-8) <input type="checkbox"/> RRI-2B. Использовать дорожную карту и результаты проводимого RASG и/или RSOO специального анализа соответствующей важной для безопасности полетов информации в целях установления региональных приоритетов и ресурсов, которые могут использоваться для оказания помощи государствам. Учитывая нехватку людских и финансовых ресурсов, любые планируемые действия должны быть направлены на устранение тех рисков для безопасности полетов, которые могут быть нивелированы на устойчивой основе и с максимальной отдачей с точки зрения повышения уровня безопасности полетов (все КЭ с особым упором на КЭ-6 – КЭ-8) <input type="checkbox"/> RRI-2C. Облегчать предоставление финансовой и технической помощи различными региональными структурами, обладающими ресурсами (RASG, RSOO, региональное бюро ИКАО, государства-лидеры, банки развития и другие региональные программы помощи), уделяя первоочередное внимание государствам, которым требуется помощь (с учетом SRI-1) (все КЭ с особым упором на КЭ-6 – КЭ-8) <input type="checkbox"/> RRI-2D. При необходимости укрепить существующую RSOO (КЭ-6 – КЭ-8)
Справочный материал	— Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP)

Цель согласно ГПБП	Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Взаимодействие
Инициатива в области безопасности полетов	RCI-2. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами для согласованного повышения уровня безопасности полетов
Этап	I-B
Заинтересованная сторона	Регионы
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RCI-2A. Исходя из выявленных недостатков в обеспечении безопасности полетов, создать механизм определения партнеров для взаимодействия и разработать план действий по устранению этих недостатков (КЭ-6 – КЭ-8) <input type="checkbox"/> RCI-2B. Через RASG и/или RSOO оказывать помощь государствам в осуществлении надзорной деятельности (КЭ-7) <input type="checkbox"/> RCI-2C. Использовать разработанные во взаимодействии с другими государствами, RSOO, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами технические инструктивные указания, электронные средства и положения о важной для обеспечения безопасности полетов информации в качестве пособия при осуществлении функций по контролю за обеспечением безопасности полетов (КЭ-6 – КЭ-8) <input type="checkbox"/> RCI-2D. Решать вопросы, вызывающие обеспокоенность в области безопасности полетов, выявленных в ходе расследования авиационных происшествий и инцидентов и указанных в отчетах о состоянии безопасности полетов и в других источниках (КЭ-8) <input type="checkbox"/> RCI-2E. В ходе работы по совершенствованию контроля за обеспечением безопасности полетов взаимодействовать с RASG и/или RSOO в решении глобальных приоритетных задач в области безопасности полетов в той мере, в какой это относится к данному региону
Справочный материал	<p>RCI-2 – RCI-2C</p> <ul style="list-style-type: none"> — RASG — RSOO и COSCAP <p>RCI-2D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Doc 9756, <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i> <p>RCI-2E</p> <ul style="list-style-type: none"> — Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов", дополнение С "Перечень примеров серьезных инцидентов"

Цель согласно ГПБП	Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Обмен информацией о безопасности полетов
Инициатива в области безопасности полетов	RXI-2. Служить для ИКАО основным источником региональной информации о безопасности полетов, прося государства заполнять, представлять и обновлять все соответствующие документы и записи по мере продвижения вперед
Этап	I-B
Заинтересованная сторона	Регионы
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RXI-2A. Анализировать положение с представлением государствами региона в ИКАО своей основной информации о безопасности полетов <input type="checkbox"/> RXI-2B. Настоятельно просить государства региона подготовить и представить свой план корректирующих действий в рамках УППКБП <input type="checkbox"/> RXI-2C. Настоятельно просить государства региона заполнить и представить свой самооценочный контрольный перечень, основанный на вопросах протокола МНМ УППКБП <input type="checkbox"/> RXI-2D. Настоятельно просить государства региона заполнить и представить свой вопросник по авиационной деятельности государства <input type="checkbox"/> RXI-2E. Настоятельно просить государства региона заполнить и представить по системе EFOD свои контрольные перечни соблюдения положений <input type="checkbox"/> RXI-2F. Продолжать поощрять государства региона по мере необходимости своевременно обновлять документы и записи <input type="checkbox"/> RXI-2G. Использовать возможности RASG, региональных организаций и других региональных форумов для сбора информации о безопасности полетов и обмена ею, с тем чтобы оценить уровень соблюдения SARPS ИКАО в регионе
Справочный материал	<ul style="list-style-type: none"> — Doc 9735, <i>Руководство по непрерывному мониторингу в рамках Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i>, разделы 2.8, 2.14 и 2.15 — IMPLEMENT — iSTARS

ОТРАСЛЬ

Примечание. В рамках данного этапа дорожной карты адресованные отрасли инициативы в области безопасности полетов по инструменту реализации "Обмен информацией о безопасности полетов" отсутствуют.

Цель согласно ГПБП	Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Стандартизация
Инициатива в области безопасности полетов	ISI-1. Повышение уровня соблюдения отраслью применимых правил
Этап	I-B
Заинтересованная сторона	Отрасль
Задачи	<input type="checkbox"/> ISI-1A. Взаимодействовать в рамках отрасли в целях обеспечения соблюдения применимых правил (КЭ-6 – КЭ-8) <input type="checkbox"/> ISI-1B. Поощрять соблюдение правил, задействуя партнерские отношения, руководство, отрасль и соответствующие ассоциации (КЭ-8) <input type="checkbox"/> ISI-1C. Поощрять активное участие отрасли в деятельности RASG для содействия осуществлению инициатив в области безопасности полетов (КЭ-6 – КЭ-8)
Справочный материал	<ul style="list-style-type: none"> — Программа МСА по совершенствованию безопасности полетов в аэропортах (APEX) — Высокие стандарты применительно к системам управления безопасностью полетов (КАНСО) — Проведение проверки организации контроля за обеспечением безопасности полетов (IOSA) — Программа ИАТА по проведению проверок безопасности наземных операций (ISAGO)

Цель согласно ГПБП	Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Ресурсы
Инициатива в области безопасности полетов	IRI-1. Распределение отраслевых ресурсов на осуществление эффективного контроля за обеспечением безопасности полетов
Этап	I-B
Заинтересованная сторона	Отрасль
Задачи	<input type="checkbox"/> IRI-1A Определить имеющиеся ресурсы для оказания государствам региона поддержки в реализации указанных в дорожной карте инициатив в области безопасности полетов (все КЭ с особым упором на КЭ-6 – КЭ-8) <input type="checkbox"/> IRI-1B. Участвовать в региональных и международных государственных/отраслевых совместных инициативах в области безопасности полетов <input type="checkbox"/> IRI-1C. Участвовать в организуемых государствами обзорах
Справочный материал	— Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP)

Цель согласно ГПБП	Эффективный контроль за обеспечением безопасности полетов
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Взаимодействие
Инициатива в области безопасности полетов	ICI-2. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами для согласованного повышения уровня безопасности полетов
Этап	I-B
Заинтересованная сторона	Отрасль
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> ICI-2A. Исходя из выявленных недостатков в обеспечении безопасности полетов, создать механизм определения партнеров для взаимодействия и разработать план действий по устранению этих недостатков (КЭ-6 – КЭ-8) <input type="checkbox"/> ICI-2B. Оказывать помощь в решении вопросов, вызывающих обеспокоенность в области безопасности полетов, выявленных в ходе расследования авиационных происшествий и инцидентов и указанных в отчетах о состоянии безопасности полетов и в других источниках (КЭ-8) <input type="checkbox"/> ICI-2C. По мере необходимости продолжать взаимодействие с региональными группами в решении глобальных приоритетных задач в области безопасности полетов
Справочный материал	<p>ICI-2A</p> <ul style="list-style-type: none"> — RASG — RSOO и COSCAP <p>ICI-2B</p> <ul style="list-style-type: none"> — Doc 9756, <i>Руководство по расследованию авиационных происшествий и инцидентов</i> <p>ICI-2C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Приложение 13 "<i>Расследование авиационных происшествий и инцидентов</i>", дополнение С "<i>Перечень примеров серьезных инцидентов</i>"

5.2 Этап II. Внедрение государственной программы по безопасности полетов (ГосПБП)

ГОСУДАРСТВА

Цель согласно ГПБП	Внедрение ГосПБП
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Стандартизация
Инициатива в области безопасности полетов	SSI-6. Приступить к внедрению ГосПБП на национальном уровне
Этап	II
Заинтересованная сторона	Государства
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SSI-6A. Обеспечить на государственном уровне обязательство повышать уровень безопасности полетов <input type="checkbox"/> SSI-6B. Провести первоначальный анализ пробелов (контрольный перечень) применительно к ГосПБП, а затем детальную самопроверку ГосПБП <input type="checkbox"/> SSI-6C. Определить руководителя, ответственного за ГосПБП, и создать группу по внедрению ГосПБП <input type="checkbox"/> SSI-6D. Разработать и ввести в действие план внедрения ГосПБП <input type="checkbox"/> SSI-6E. Выпустить правила по СУБП для поставщиков обслуживания и обеспечить внедрение СУБП <input type="checkbox"/> SSI-6F. Определить в координации с другими государствами передовую практику в области управления безопасностью полетов <input type="checkbox"/> SSI-6G. В ходе работы по внедрению СУБП продолжать работу по решению глобальных приоритетных задач в области обеспечения безопасности полетов, применимых к данному государству
Справочный материал	<p>SSI-6A, B и D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 3 — Doc 9859, <i>Руководство по управлению безопасностью полетов</i> (РУБП), третье издание, добавление 7 к главе 4 — Онлайновая платформа МНМ УППКБП ИКАО (доступ по паролю) — Анализ пробелов СУБП в системе iSTARS (доступ по паролю) — Группа международного сотрудничества по управлению безопасностью полетов (SM ICG), 10 фактов о СУБП, которые вы должны знать <p>SSI-6A, C и E</p> <ul style="list-style-type: none"> — SM ICG, Роль руководителя группы в СУБП — SM ICG, Роль старшего руководителя в СУБП

	<p>SSI-6E</p> <ul style="list-style-type: none">— SM ICG, Средство оценки СУБП <p>SSI-6F</p> <ul style="list-style-type: none">— SM ICG, Как поддерживать успешное внедрение ГосПБП и СУБП. Рекомендации для регулирующих органов <p>SSI-6G</p> <ul style="list-style-type: none">— Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов", дополнение С "Перечень примеров серьезных инцидентов"
--	--

Цель согласно ГПБП	Внедрение ГосПБП
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Ресурсы
Инициатива в области безопасности полетов	SRI-4. Стратегическое распределение ресурсов, необходимых для начала внедрения ГосПБП
Этап	II
Заинтересованная сторона	Государства
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SRI-4A. Установить порядок планирования и распределения ресурсов, необходимых для внедрения ГосПБП, и определить области, требующие выделения ресурсов <input type="checkbox"/> SRI-4B. Добиться выделения ресурсов на внедрение ГосПБП национальным руководством и руководством соответствующих полномочных органов и заинтересованных сторон в государстве <input type="checkbox"/> SRI-4C. Взаимодействовать с региональным бюро ИКАО в целях задействования имеющихся средств (например, возможностей Управления технического сотрудничества) для оказания необходимой помощи по внедрению ГосПБП <input type="checkbox"/> SRI-4D. По мере необходимости взаимодействовать с RSOO, другими государствами и организациями (например, RASG) в целях подготовки квалифицированного и компетентного технического персонала, с тем чтобы они могли исполнять свои функции и обязанности в рамках внедрения ГосПБП
Справочный материал	<p>SRI-4A и B</p> <ul style="list-style-type: none"> — Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 3 — Дос 9859, <i>Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)</i>, третье издание, глава 4 (включая все добавления) <p>SRI-4C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Региональный координатор Управления технического сотрудничества ИКАО <p>SRI-4D</p> <ul style="list-style-type: none"> — SM ICG, Инструктивный материал по необходимой компетенции для инспектора по СУБП

Цель согласно ГПБП	Внедрение ГосПБП
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Взаимодействие
Инициатива в области безопасности полетов	SCI-3. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами, необходимое для начала внедрения ГосПБП
Этап	II
Заинтересованная сторона	Государства
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SCI-3A. Определить области, требующие взаимодействия/поддержки, в рамках плана внедрения ГосПБП (см. SRI-4B) <input type="checkbox"/> SCI-3B. Определить необходимые для взаимодействия авиационные заинтересованные стороны, включая другие государства, внедряющие или уже внедрившие ГосПБП <input type="checkbox"/> SCI-3C. Разработать и ввести в действие план мероприятий по устранению недостающих или неадекватных компонентов/элементов, выявленных в ходе анализа пробелов ГосПБП (см. SSI-6B) <input type="checkbox"/> SCI-3D. Установить с привлечением RASG и/или RSOO систему наставничества/ взаимодействия, включая оказание государственной/отраслевой помощи, а также обмен передовой практикой в поддержку внедрения ГосПБП <input type="checkbox"/> SCI-3E. Во взаимодействии с RSOO и/или другими государствами разработать порядок подготовки по ГосПБП для соответствующего персонала (например, первоначальная, повторяющаяся и продвинутая подготовка) (см. SRI-4D) <input type="checkbox"/> SCI-3F. Во взаимодействии с другими государствами, RASG, RSOO, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами установить порядок обмена техническим инструктивным материалом и средствами по ГосПБП (например, инструктивными циркулярами, инструкциями для персонала)
Справочный материал	<p>SCI-3A – SCI-3C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 3 — Doc 9859, <i>Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)</i>, третье издание, глава 4 (включая все добавления) — Программа подготовки по управлению безопасностью полетов (ИКАО): системы управления безопасностью полетов (СУБП) и государственная программа по безопасности полетов (ГосПБП) — Онлайновая платформа МНМ УППКБП ИКАО (доступ по паролю) — Анализ пробелов СУБП в системе iSTARS (доступ по паролю) — SM ICG, Средство оценки СУБП <p>SCI-3 – SCI-3F</p> <ul style="list-style-type: none"> — Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP) — Региональный координатор Управления технического сотрудничества ИКАО — Ресурсы по реализации мер в сфере обеспечения безопасности полетов в рамках программы "Ни одна страна не остается без внимания" <p>SCI-3E</p> <ul style="list-style-type: none"> — Программа подготовки по управлению безопасностью полетов (ИКАО): системы управления безопасностью полетов (СУБП) и государственная программа по безопасности полетов (ГосПБП)

Цель согласно ГПБП	Внедрение ГосПБП
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Взаимодействие
Инициатива в области безопасности полетов	SCI-4. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами, необходимое для завершения внедрения ГосПБП
Этап	II
Заинтересованная сторона	Государства
Задачи	<input type="checkbox"/> SCI-4A. Осуществлять работу с взаимодействующими сторонами (указанными в SCI-3) для выполнения плана действий по внедрению <input type="checkbox"/> SCI-4B. Осуществлять работу с взаимодействующими сторонами для обеспечения наличия, адекватности, функциональной пригодности и эффективности ГосПБП <input type="checkbox"/> SCI-4C. Взаимодействовать с другими государствами, RASG, RSOO, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами для обеспечения постоянного совершенствования ГосПБП <input type="checkbox"/> SCI-4D. Играть роль государства-лидера в продвижении передовой практики среди других государств
Справочный материал	<p>SCI-4A</p> <ul style="list-style-type: none"> — Программа подготовки по управлению безопасностью полетов (ИКАО): системы управления безопасностью полетов (СУБП) и государственная программа по безопасности полетов (ГосПБП) <p>SCI-4B</p> <ul style="list-style-type: none"> — SM ICG, Средство оценки СУБП <p>SCI-4D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP) — Региональный координатор Управления технического сотрудничества ИКАО — Ресурсы по реализации мер в сфере обеспечения безопасности полетов в рамках программы "Ни одна страна не остается без внимания" — SM ICG, Как поддерживать успешное внедрение ГосПБП и СУБП. Рекомендации для регулирующих органов

Цель согласно ГПБП	Внедрение ГосПБП
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Обмен информацией о безопасности полетов
Инициатива в области безопасности полетов	SXI-3. Создание системы управления факторами риска для безопасности полетов на национальном уровне (первый шаг)
Этап	II
Заинтересованная сторона	Государства
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SXI-3A. Разработать правовые рамки в отношении защиты данных о безопасности полетов, информации о безопасности полетов и других соответствующих источников <input type="checkbox"/> SXI-3B. Создать государственную систему обязательного сообщения о происшествиях <input type="checkbox"/> SXI-3C. Разработать базу данных по безопасности полетов для отслеживания системных проблем безопасности полетов и выявления опасных факторов в соответствии с принципами, изложенными в документе Дос 9859 "Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)" <input type="checkbox"/> SXI-3D. Установить и соблюдать порядок выявления опасных факторов на основе собранных данных о безопасности полетов <input type="checkbox"/> SXI-3E. Установить и использовать порядок оценки риска, связанного с выявленными опасными факторами <input type="checkbox"/> SXI-3F. Создать государственную систему добровольного и конфиденциального сообщения информации для пополнения базы данных о безопасности полетов (см. SXI-3C)
Справочный материал	<p>SXI-3A – SXI-3F</p> <ul style="list-style-type: none"> — Дос 9859, <i>Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)</i>, третье издание, глава 4 <p>SXI-3B – SXI-3D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Группа (CAST) (Группа по безопасности полетов коммерческой авиации)/ИКАО по общей классификации (СІСТТ) — Классификация в рамках системы ИКАО по представлению данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP) — SM ICG, Разработка общей классификации опасностей — SM ICG, Образцы классификации опасностей <p>SXI-3E</p> <ul style="list-style-type: none"> — SM ICG, Принципы принятия решений на основе учета факторов риска

Цель согласно ГПБП	Внедрение ГосПБП
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Обмен информацией о безопасности полетов
Инициатива в области безопасности полетов	SXI-4. Создание системы управления факторами риска для безопасности полетов на национальном уровне (второй шаг)
Этап	II
Заинтересованная сторона	Государства
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SXI-4A. Разработка показателей эффективности обеспечения безопасности полетов в рамках установленного процесса управления факторами риска для безопасности полетов <input type="checkbox"/> SXI-4B. Разработка методики измерения эффективности обеспечения безопасности полетов на основе согласованных в рамках региона критериев в рамках установленного процесса управления факторами риска для безопасности полетов (см. SXI-3E) <input type="checkbox"/> SXI-4C. Установить приемлемый уровень показателей уровня безопасности полетов, которого необходимо достичь в рамках ГосПБП <input type="checkbox"/> SXI-4D. Поощрять создание добровольных и обязательных систем представления информации о безопасности полетов в рамках СУБП поставщиков обслуживания <input type="checkbox"/> SXI-4E. Способствовать повышению осведомленности в вопросах безопасности полетов и развитию двустороннего информационного обмена, совместному использованию и обмену относящейся к безопасности полетов информацией в рамках авиационных организаций государства и поощрять обмен информацией о безопасности полетов в рамках отрасли в данном государстве <input type="checkbox"/> SXI-4F. Вносить информационный вклад по вопросам безопасности полетов в рамках региональных механизмов представления данных и мониторинга
Справочный материал	<p>SXI-4A – SXI-4F</p> <p>— Doc 9859, <i>Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)</i></p> <p>SXI-4A – SXI-4C</p> <p>— SM ICG, Системный подход к измерению показателей уровня безопасности полетов. В контексте регулирующего органа</p> <p>— SM ICG, Инструктивные указания по измерению показателей уровня безопасности полетов для поставщиков услуг</p> <p>SXI-4E и SXI-4F</p> <p>— Региональные отчеты RASG о состоянии безопасности полетов</p>

РЕГИОНЫ

Цель согласно ГПБП	Внедрение ГосПБП
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Стандартизация
Инициатива в области безопасности полетов	RSI-4. Приступить к популяризации внедрения ГосПБП на региональном уровне
Этап	II
Заинтересованная сторона	Регионы
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RSI-4A. Определить в регионе структуру, которая будет на региональном уровне направлять и поддерживать внедрение ГосПБП (RASG, RSOO, региональное бюро ИКАО и т. д.) <input type="checkbox"/> RSI-4B. Направлять и поддерживать внедрение ГосПБП на региональном уровне: <ul style="list-style-type: none"> ○ оценить показатели EI и проверить завершение мероприятий в рамках этапа I дорожной карты ○ осуществить сбор результатов проделанных государствами анализов пробелов в отношении ГосПБП и составленных ими планов внедрения ○ определить общие недостатки ○ разработать региональные стратегии (в том числе в отношении взаимодействия и ресурсов) для оказания помощи государствам во внедрении ○ в координации с государствами и/или другими регионами выявлять и продвигать передовую практику в области управления безопасностью полетов ○ отслеживать прогресс и получать обновленные результаты анализа пробелов и планы внедрения <input type="checkbox"/> RSI-4C. Использовать дорожную карту для упорядочения приоритетов RASG <input type="checkbox"/> RSI-4D. Вовлекать государства в региональную деятельность и выстраивать мероприятия в соответствии с дорожной картой <input type="checkbox"/> RSI-4E. Продолжать работу по решению глобальных приоритетных задач по обеспечению безопасности полетов применительно к региону
Справочный материал	<p>RSI-4A и RSI-4B</p> <ul style="list-style-type: none"> — Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 3 — Doc 9859, <i>Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)</i>, третье издание, добавление 7 к главе 4 — Программа подготовки по управлению безопасностью полетов (ИКАО): системы управления безопасностью полетов (СУБП) и государственная программа по безопасности полетов (ГосПБП) — Онлайновая платформа МНМ УППКБП ИКАО (доступ по паролю) — Анализ пробелов ГосПБП в системе iSTARS (доступ по паролю) — SM ICG, Как поддерживать успешное внедрение ГосПБП и СУБП. Рекомендации для регулирующих органов — SM ICG, Средства для оценки СУБП <p>RSI-4E</p> <ul style="list-style-type: none"> — Приложению 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов", дополнение С "Перечень примеров серьезных инцидентов"

Цель согласно ГПБП	Внедрение ГосПБП
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Ресурсы
Инициатива в области безопасности полетов	RRI-3. Региональные инициативы в области безопасности полетов в поддержку постоянной координации региональных и субрегиональных программ внедрения ГосПБП
Этап	II
Заинтересованная сторона	Регионы
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RRI-3A. Определить имеющиеся ресурсы для поддержки внедрения ГосПБП государствами региона <input type="checkbox"/> RRI-3B. Использовать представляемые государствами обновленные данные о состоянии внедрения ими своих ГосПБП для определения региональных приоритетов и ресурсов, которые можно использовать для оказания помощи отдельным государствам в регионе <input type="checkbox"/> RRI-3C. Взаимодействовать с региональным бюро ИКАО в целях задействования имеющихся возможностей (RASG, RSOO и другие заинтересованные стороны) для оказания необходимой помощи во внедрении ГосПБП <input type="checkbox"/> RRI-3D. Отслеживать ход внедрения ГосПБП (через iSTARS) и постоянно корректировать приоритетное распределение региональных ресурсов
Справочный материал	<p>RRI-3B – RRI-3D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 3 — Дос 9859, <i>Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)</i>, третье издание, глава 4 (включая все добавления) <p>RRI-3C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Дос 9734, <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i>, часть В "Создание региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и управление этой организацией" — Партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP) — Координатор Управления технического сотрудничества ИКАО <p>RRI-3D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Анализ пробелов ГосПБП в системе iSTARS (доступ по паролю)

Цель согласно ГПБП	Внедрение ГосПБП
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Взаимодействие
Инициатива в области безопасности полетов	RCI-3. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях поддержки внедрения ГосПБП
Этап	II
Заинтересованная сторона	Регионы
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RCI-3A. Определить области, требующие взаимодействия/поддержки, в рамках планов внедрения ГосПБП (см. SRI-4B) <input type="checkbox"/> RCI-3B. Определить необходимые для взаимодействия авиационные заинтересованные стороны, включая другие государства, внедряющие или уже внедрившие ГосПБП <input type="checkbox"/> RCI-3C. Разработать и выполнять план корректирующих действий в отношении выявленных в ходе анализа пробелов ГосПБП недостающих или неадекватных компонентов/элементов <input type="checkbox"/> RCI-3D. Установить с привлечением RASG и/или RSOO систему наставничества/ взаимодействия, включая оказание государственной/отраслевой помощи, а также обмен передовой практикой в поддержку внедрения ГосПБП <input type="checkbox"/> RCI-3E. Разработать и внедрить во взаимодействии с RSOO и/или другими государствами порядок подготовки по ГосПБП для соответствующего персонала (например, первоначальная, повторяющаяся и продвинутая подготовка) (см. SRI-4D) <input type="checkbox"/> RCI-3F. Разработать и внедрить во взаимодействии с другими государствами, RASG, RSOO, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами порядок обмена техническим инструктивным материалом и средствами по ГосПБП (например, инструктивными циркулярами, инструкциями для персонала) <input type="checkbox"/> RCI-3G. Взаимодействовать с государствами региона для обеспечения наличия, работоспособности и эффективности их ГосПБП и способствовать дальнейшим усовершенствованиям
Справочный материал	<p>RCI-3A – RCI-3C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 3 — Дос 9859, <i>Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)</i>, третье издание, глава 4 (включая все добавления) — Программа подготовки по управлению безопасностью полетов (ИКАО): системы управления безопасностью полетов (СУБП) и государственная программа по безопасности полетов (ГосПБП) — Онлайновая платформа МНМ УППКБП ИКАО (доступ по паролю) — Анализ пробелов ГосПБП в системе iSTARS (доступ по паролю) <p>RCI-3D – RCI-3G</p> <ul style="list-style-type: none"> — Региональный координатор Управления технического сотрудничества ИКАО — Ресурсы по реализации мер в сфере обеспечения безопасности полетов в рамках программы "Ни одна страна не остается без внимания"

	<p>RCI-3F</p> <ul style="list-style-type: none">— SM ICG, Средства оценки ГосПБП <p>RCI-3G</p> <ul style="list-style-type: none">— SM ICG, Как поддерживать успешное внедрение ГосПБП и СУБП. Рекомендации для регулирующих органов
--	---

Цель согласно ГПБП	Внедрение ГосПБП
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Обмен информацией о безопасности полетов
Инициатива в области безопасности полетов	RXI-3. Создание системы управления факторами риска для безопасности полетов на региональном уровне
Этап	II
Заинтересованная сторона	Регионы
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RXI-3A. Поощрять государства и RSOO активно обновлять данные о состоянии внедрения своих ГосПБП (в системе iSTARS) и предоставлять информацию о безопасности полетов, чтобы позволить выявлять опасные факторы и управлять факторами риска для безопасности полетов в регионе <input type="checkbox"/> RXI-3B. Разработать и принять согласованные системы представления данных о безопасности полетов в рамках СУБП поставщиков обслуживания в регионе (например, добровольные системы представления информации) <input type="checkbox"/> RXI-3C. Поощрять государства и отраслевые структуры в регионе обмениваться информацией о безопасности полетов и информационно участвовать в региональных механизмах представления данных и мониторинга <input type="checkbox"/> RXI-3D. Использовать региональные методики выявления показателей уровня безопасности полетов (включая согласованные показатели), чтобы RASG могли осуществлять анализ состояния безопасности полетов в координации с RSOO или RAIO <input type="checkbox"/> RXI-3E. Использовать стандартизированные показатели характеристик на региональном уровне (в рамках RASG) <input type="checkbox"/> RXI-3F. Создать региональные реестры факторов риска для безопасности полетов, которые должны учитываться в разрабатываемых государствами планах смягчения последствий
Справочный материал	<p>RXI-3A</p> <ul style="list-style-type: none"> — iSTARS <p>RXI-3B – RXI-3F</p> <ul style="list-style-type: none"> — Дос 9734, <i>Руководство по организации контроля за обеспечением безопасности полетов</i>, часть В "Создание региональной организации по контролю за обеспечением безопасности полетов и управление этой организацией" — Дос 9859, <i>Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)</i>, третье издание, добавление 2 к главе 2 — Региональные отчеты RASG о состоянии безопасности полетов — SM ICG, Разработка общей классификации опасностей — SM ICG, Образцы классификации опасностей

ОТРАСЛЬ

Цель согласно ГПБП	Внедрение ГосПБП
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Стандартизация
Инициатива в области безопасности полетов	ISI-2. Повышение уровня соблюдения отраслью применимых требований к СУБП
Этап	II
Заинтересованная сторона	Отрасль
Задачи	<input type="checkbox"/> ISI-2A. Внедрить СУБП с учетом размеров и сложности организации поставщика обслуживания в соответствии с требованиями национальных правил <input type="checkbox"/> ISI-2B. Уведомлять компетентные полномочные органы/структуры в регионе (государства, RASG, RSOO) о возможных несоответствиях в применении требований к СУБП государствами региона <input type="checkbox"/> ISI-2C. Использовать имеющийся инструктивный материал (например, разработанный государствами или международными организациями) для содействия внедрению СУБП
Справочный материал	ISI-2A – ISI-2C — Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 4 — Doc 9859, <i>Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)</i> , третье издание, глава 5 ISI-2A — Национальные требования к СУБП государства ISI-2C — SM ICG, СУБП для небольших организаций

Цель согласно ГПБП	Внедрение ГосПБП
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Ресурсы
Инициатива в области безопасности полетов	IRI-2. Ресурсы для поставщиков обслуживания, необходимые для эффективного внедрения СУБП
Этап	II
Заинтересованная сторона	Отрасль
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> IRI-2A. Взаимодействовать с национальными и отраслевыми ассоциациями в целях внедрения СУБП и выявления элементов, эффективное обеспечение ресурсами которых не представляется возможным <input type="checkbox"/> IRI-2B. Выявить области, требующие выделения ресурсов в рамках плана внедрения СУБП, разработанного после проведения анализа пробелов СУБП <input type="checkbox"/> IRI-2C. Установить порядок планирования и выделения ресурсов на внедрение СУБП, включая финансовые средства и персонал, которые можно получить у отраслевых организаций <input type="checkbox"/> IRI-2D. Заручиться обязательствами со стороны ответственного руководителя в системе поставщика обслуживания относительно необходимых ресурсов для внедрения СУБП <input type="checkbox"/> IRI-2E. Поощрять внедрение СУБП в организациях других поставщиков обслуживания (например, эксплуатантами в системе интерлайнинга) путем выделения для оказания им помощи таких ресурсов, как квалифицированный технический персонал
Справочный материал	<ul style="list-style-type: none"> — Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 4 — Doc 9859, Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП), третье издание, глава 5

Цель согласно ГПБП	Внедрение ГосПБП
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Взаимодействие
Инициатива в области безопасности полетов	ICI-3. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами, необходимое для завершения внедрения СУБП
Этап	II
Заинтересованная сторона	Отрасль
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> ICI-3A. Помогать определять соответствующих партнеров из числа ключевых заинтересованных сторон, участвующих во внедрении ГосПБП <input type="checkbox"/> ICI-3B. Взаимодействовать с партнерами в целях реализации плана действий по внедрению ГосПБП: <ul style="list-style-type: none"> ○ поддерживать реализацию ГосПБП, участвуя в поддержке гармонизации СУБП в рамках отрасли <input type="checkbox"/> ICI-3C. Поддерживать принимаемые RASG и/или RSOO меры по созданию системы наставничества, включая предоставление государствам/отрасли помощи, а также обмен передовой практикой в поддержку внедрения ГосПБП <input type="checkbox"/> ICI-3D. Во взаимодействии с другими государствами, RASG, RSOO, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами участвовать в обмене техническим инструктивным материалом и средствами по ГосПБП (например, инструктивными циркулярами, инструкциями для персонала) <input type="checkbox"/> ICI-3E. Продвигать внедрение ГосПБП <input type="checkbox"/> ICI-3F. Поддерживать постоянное совершенствование ГосПБП во взаимодействии с государствами, RASG, RSOO, ИКАО и/или другими заинтересованными сторонами <input type="checkbox"/> ICI-3G. Продолжать взаимодействовать в соответствующих случаях с региональными группами для решения глобальных приоритетных задач в области обеспечения безопасности полетов
Справочный материал	<p>ICI-3A – ICI-3F</p> <ul style="list-style-type: none"> — Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 4 — Дос 9859, Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП), третье издание, глава 5 — Национальные требования к СУБП государства <p>ICI-3G</p> <ul style="list-style-type: none"> — Приложение 13 "Расследование авиационных происшествий и инцидентов", дополнение С "Перечень примеров серьезных инцидентов"

Цель согласно ГПБП	Внедрение ГосПБП
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Обмен информацией о безопасности полетов
Инициатива в области безопасности полетов	IXI-1. Создание системы управления факторами риска для безопасности полетов на уровне поставщика обслуживания (первый шаг)
Этап	II
Заинтересованная сторона	Отрасль
Задачи	<input type="checkbox"/> IXI-1A. Создать систему обязательного представления информации о безопасности полетов <input type="checkbox"/> IXI-1B. По мере необходимости предоставлять информацию поставщиков обслуживания в государственную систему обязательного представления информации о безопасности полетов <input type="checkbox"/> IXI-1C. Создать внутренние механизмы защиты данных и информации о безопасности полетов и соответствующих источников в целях повышения уровня безопасности полетов <input type="checkbox"/> IXI-1D. Создать в рамках СУБП систему добровольного и конфиденциального представления информации об опасных факторах/случаях <input type="checkbox"/> IXI-1E. Создать и поддерживать базу данных о безопасности полетов для того, чтобы технический персонал мог отслеживать проблемы обеспечения безопасности полетов в системе поставщика обслуживания <input type="checkbox"/> IXI-1F. Создать и использовать систему управления факторами риска для безопасности полетов
Справочный материал	IXI-1A – IXI-1F <ul style="list-style-type: none"> — Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 4 — Doc 9859, <i>Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)</i>, третье издание, глава 5 — Национальные требования к СУБП государства IXI-1A <ul style="list-style-type: none"> — Группа по безопасности полетов коммерческой авиации (CAST)/ИКАО по общей классификации (CICTT) — Система представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP) — SM ICG, Разработка общей классификации опасностей — SM ICG, Образцы классификации опасностей

Цель согласно ГПБП	Внедрение ГосПБП
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Обмен информацией о безопасности полетов
Инициатива в области безопасности полетов	IXI-2. Создание системы управления факторами риска для безопасности полетов на уровне поставщика обслуживания (второй шаг)
Этап	II
Заинтересованная сторона	Отрасль
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> IXI-2А. Разработка методики измерения эффективности обеспечения безопасности полетов на основе согласованных в отрасли критериев в рамках установленного процесса управления факторами риска для безопасности полетов <input type="checkbox"/> IXI-2В. Разработать показатели эффективности обеспечения безопасности полетов и соответствующие целевые задачи/контрольные параметры в рамках созданной системы управления факторами риска для безопасности полетов <input type="checkbox"/> IXI-2С. Поощрять обмен и использование поступающей от отрасли информации для выявления опасных факторов и смягчения влияния факторов риска для безопасности полетов
Справочный материал	<p>IXI-2А – IXI-2С</p> <ul style="list-style-type: none"> — Приложение 19 "Управление безопасностью полетов", глава 4 — Дос 9859, <i>Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП)</i>, третье издание, глава 5 — Национальные требования к СУБП государства <p>IXI-2А и IXI-2В</p> <ul style="list-style-type: none"> — SM ICG, Как поддерживать успешное внедрение ГосПБП и СУБП. Рекомендации для регулирующих органов — SM ICG, Образцы классификации опасностей <p>IXI-2В</p> <ul style="list-style-type: none"> — Показатели эффективности обеспечения безопасности полетов, разработанные международными организациями: <ul style="list-style-type: none"> ○ МСА ○ КАНСО ○ ИАТА ○ МСДА ○ ИККАИА

5.3 Этап III. Прогнозное управление факторами риска

ГОСУДАРСТВА

Примечание. В рамках данного этапа дорожной карты адресованные государствам инициативы в области безопасности полетов по инструменту реализации "Стандартизация" отсутствуют.

Цель согласно ГПБП	Прогнозное управление факторами риска
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Ресурсы
Инициатива в области безопасности полетов	SRI-5. Мобилизация ресурсов для наращивания потенциала в области прогнозного управления факторами риска
Этап	III
Заинтересованная сторона	Государства
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SRI-5A. Определить необходимые ресурсы для поддержки процесса сбора и обработки данных и информации о безопасности полетов, предварительного анализа данных и обмена информацией <input type="checkbox"/> SRI-5B. Получить ресурсы на развитие потенциала в области прогнозного управления факторами риска <input type="checkbox"/> SRI-5C. Набрать, подготовить и удерживать квалифицированный технический персонал для работы в сфере моделирования риска, анализа и подготовки данных о безопасности полетов <input type="checkbox"/> SRI-5D. Подготовить кадры инспекторов по безопасности полетов, в обязанности которых будет входить осуществление надзора за обеспечением безопасности полетов поставщиками обслуживания, внедрившими в рамках ГосПБП современные СУБП
Справочный материал	Отсутствует

Цель согласно ГПБП	Прогнозное управление факторами риска
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Взаимодействие
Инициатива в области безопасности полетов	SCI-5. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами для поддержки перехода к прогнозному управлению факторами риска
Этап	III
Заинтересованная сторона	Государства
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> SCI-5A. Определить необходимые области взаимодействия/поддержки для обеспечения понимания и внедрения государствами, национальными и отраслевыми авиационными заинтересованными сторонами принципов культуры безопасности полетов в целях полной реализации ими аспектов открытой и справедливой культуры и некарательной системы представления информации о безопасности полетов <input type="checkbox"/> SCI-5B. Создать через RASG и/или RSOO (или другие региональные организации) систему наставничества, включая предоставление помощи государствам/отрасли и обмен передовой практикой в поддержку выработки культуры безопасности полетов и перехода к прогнозному управлению факторами риска <input type="checkbox"/> SCI-5C. Поддерживать своим участием создание партнерств с государственным/частным участием, аналогичных концепции групп по безопасности полетов коммерческой авиации/авиации общего назначения, в целях выявления и реализации возможностей повышения уровня безопасности полетов в системе <input type="checkbox"/> SCI-5D. Взаимодействовать с национальными и отраслевыми заинтересованными сторонами в создании механизма регулярного обмена информацией о безопасности полетов, результатами проводимых анализов, информацией о выявленных факторах риска для безопасности полетов/накопленным опытом и передовой практикой в рамках конфиденциальной и некарательной системы
Справочный материал	<p>SCI-5A</p> <ul style="list-style-type: none"> — Рекомендации КАНСО по справедливой культуре — Определение культуры безопасности полетов и процесса ее совершенствования (КАНСО) — Ресурсы и средства SKYbrary "Культура безопасности полетов" и "Справедливая культура" <p>SCI-5B</p> <ul style="list-style-type: none"> — Сеть аналитических организаций (ЕАБП) <p>SCI-5C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Группа по безопасности полетов коммерческой авиации — Европейская стратегическая инициатива в области безопасности полетов — Совместный руководящий комитет авиации общего назначения — Международная группа по безопасности полетов вертолетов — RASG <p>SCI-5D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Система обмена информацией о безопасности полетов (InfoShare)

Цель согласно ГПБП	Прогнозное управление факторами риска
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Обмен информацией о безопасности полетов
Инициатива в области безопасности полетов	SXI-5. Совершенствование управления факторами риска для безопасности полетов на национальном уровне
Этап	III
Заинтересованная сторона	Государства
Задачи	<input type="checkbox"/> SXI-5A. Соединить между собой и интегрировать для обмена информацией базы данных о безопасности полетов, включая систему обязательного представления данных, систему добровольного представления данных о безопасности полетов, отчеты о проверках в сфере обеспечения безопасности полетов и статистические данные по авиационной системе (данные о перевозках, метеорологическая информация, показатели EI и т. д.) <input type="checkbox"/> SXI-5B. Создать возможности для моделирования факторов риска для безопасности полетов в целях отслеживания проблем в сфере обеспечения безопасности полетов в системе и предотвращения авиационных происшествий/инцидентов
Справочный материал	SXI-5A <ul style="list-style-type: none"> — Добровольное представление информации об инцидентах в области ОрВД (ЕВРОКОНТРОЛЬ) — Координационная группа европейских полномочных органов по мониторингу полетных данных (EAFDM) — Программа ФАУ по анализу информации о безопасности полетов и обмену ею — Система обмена полетными данными (FDX) ИАТА — Глобальная программа ИАТА по обмену данными о безопасности полетов (STEADES) — IMPLEMENT

РЕГИОНЫ

Примечание. В рамках данного этапа дорожной карты адресованные регионам инициативы в области безопасности полетов по инструменту реализации "Стандартизация" отсутствуют.

<i>Цель согласно ГПБП</i>	Прогнозное управление факторами риска
<i>Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов</i>	Ресурсы
<i>Инициатива в области безопасности полетов</i>	RRI-4. Выделение региональных ресурсов в поддержку постоянного наращивания потенциала в области прогнозного управления факторами риска
<i>Этап</i>	III
<i>Заинтересованная сторона</i>	Регионы
<i>Задачи</i>	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RRI-4A. Взаимодействовать с государствами и организациями в целях задействования имеющихся в регионе технических и экспертных возможностей для совершенствования анализа и мониторинга состояния безопасности полетов в целях разработки моделей и стратегий устранения опасных факторов <input type="checkbox"/> RRI-4B. Выявлять и создавать в регионе резерв квалифицированных кандидатов в состав проверяющих УППКБП, обладающих опытом проведения проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов в структурах поставщиков обслуживания, внедривших усовершенствованные СУБП <input type="checkbox"/> RRI-4C. Взаимодействовать с региональным(и) бюро ИКАО и донорскими организациями в целях задействования имеющихся средств (например, возможностей Управления технического сотрудничества) для оказания помощи в создании потенциала в области прогнозного управления факторами риска
<i>Справочный материал</i>	Отсутствует

Цель согласно ГПБП	Прогнозное управление факторами риска
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Взаимодействие
Инициатива в области безопасности полетов	RCI-4. Взаимодействие в рамках региона с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях поддержки перехода к прогнозному управлению факторами риска
Этап	III
Заинтересованная сторона	Регионы
Задачи	<ul style="list-style-type: none"> <input type="checkbox"/> RCI-4A. Поддерживать государства в обеспечении понимания и внедрения принципов культуры безопасности полетов путем обмена передовой практикой и содействия созданию программ наставничества для выработки культуры безопасности полетов и перехода к прогнозному управлению факторами риска <input type="checkbox"/> RCI-4B. Способствовать обмену информацией и передовой практикой в области безопасности полетов между государствами и заинтересованными сторонами в рамках конфиденциальной и некарательной системы <input type="checkbox"/> RCI-4C. Поощрять и поддерживать создание в государстве партнерств с государственным/частным участием, аналогичных концепции групп по безопасности полетов коммерческой авиации/авиации общего назначения, для выявления и реализации возможностей совершенствования системы обеспечения безопасности полетов <input type="checkbox"/> RCI-4D. Поощрять и поддерживать усилия государств по созданию механизма регулярного обмена информацией о безопасности полетов, результатами проводимых анализов, информацией о выявленных факторах риска для безопасности полетов/накопленным опытом и передовой практикой в рамках конфиденциальной и некарательной системы
Справочный материал	<p>RCI-4A и RCI-4B</p> <ul style="list-style-type: none"> — Рекомендации КАНСО по справедливой культуре — Определение культуры безопасности полетов и процесса ее совершенствования (КАНСО) — Сеть аналитических организаций (ЕАБП) — Ресурсы и средства SKYbrary "Культура безопасности полетов" и "Справедливая культура" <p>RCI-4C</p> <ul style="list-style-type: none"> — Группа по безопасности полетов коммерческой авиации — Европейская стратегическая инициатива в области безопасности полетов — Совместный руководящий комитет авиации общего назначения — Международная группа по безопасности полетов вертолетов <p>RCI-4D</p> <ul style="list-style-type: none"> — Система обмена информацией о безопасности полетов (InfoShare) — Система ИКАО по анализу информации о безопасности полетов и обмену ею (SIMS) — RASG

Цель согласно ГПБП	Прогнозное управление факторами риска
Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов	Обмен информацией о безопасности полетов
Инициатива в области безопасности полетов	RXI-4. Совершенствование управления факторами риска для безопасности полетов на региональном уровне
Этап	III
Заинтересованная сторона	Регионы
Задачи	<input type="checkbox"/> RXI-4A. Установить связи между государствами и заинтересованными сторонами для обмена данными и их интеграции в целях осуществления регионального мониторинга высокого уровня и деятельности по моделированию <input type="checkbox"/> RXI-4B. Определить требования для создания межрегиональных и глобальных систем обмена данными и установления связи между ними
Справочный материал	<ul style="list-style-type: none"> — Добровольное представление информации об инцидентах в области ОрВД (ЕВРОКОНТРОЛЬ) — Координационная группа европейских полномочных органов по мониторингу полетных данных (EAFDM) — Европейский координационный центр систем сообщения об авиационных инцидентах и происшествиях (ECCAIRS) — Программа ФАУ по анализу информации о безопасности полетов и обмену ею — Система обмена полетными данными (FDX) ИАТА — Глобальная программа ИАТА по обмену данными о безопасности полетов (STEADES)

ОТРАСЛЬ

Примечание. В рамках данного этапа дорожной карты адресованные отрасли инициативы в области безопасности полетов по инструменту реализации "Стандартизация" отсутствуют.

<i>Цель согласно ГПБП</i>	Прогнозное управление факторами риска
<i>Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов</i>	Ресурсы
<i>Инициатива в области безопасности полетов</i>	IRI-3. Выделение отраслевых ресурсов для поддержки постоянного внедрения ГосПБП и СУБП
<i>Этап</i>	III
<i>Заинтересованная сторона</i>	Отрасль
<i>Задачи</i>	<input type="checkbox"/> IRI-3А. Обеспечивать выделение на уровне поставщика обслуживания компетентного технического персонала для удовлетворения потребностей существующей инфраструктуры ГосПБП <input type="checkbox"/> IRI-3В. Предоставлять результаты проводимых поставщиками обслуживания анализов состояния безопасности полетов для обеспечения потребностей в рамках ГосПБП
<i>Справочный материал</i>	Отсутствует

<i>Цель согласно ГПБП</i>	Прогнозное управление факторами риска
<i>Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов</i>	Взаимодействие
<i>Инициатива в области безопасности полетов</i>	ICI-4. Стратегическое взаимодействие с ключевыми авиационными заинтересованными сторонами в целях поддержки перехода к прогнозному управлению факторами риска
<i>Этап</i>	III
<i>Заинтересованная сторона</i>	Отрасль
<i>Задачи</i>	<input type="checkbox"/> ICI-4А. Взаимодействовать с отраслевыми заинтересованными сторонами для задействования передовой практики в сфере анализа информации о безопасности полетов <input type="checkbox"/> ICI-4В. Обмениваться с заинтересованными сторонами информацией о выявленных факторах риска для безопасности полетов в целях разработки стратегий для принятия корректирующих мер и осуществления мониторинга <input type="checkbox"/> ICI-4С. Активно сотрудничать с государствами и организациями, осуществляющими прогнозный анализ факторов риска
<i>Справочный материал</i>	<ul style="list-style-type: none"> — Система обмена информацией о безопасности полетов (InfoShare) — Группа по безопасности полетов коммерческой авиации — Европейская стратегическая инициатива в области безопасности полетов — Совместный руководящий комитет авиации общего назначения — Международная группа по безопасности полетов вертолетов — RASG

<i>Цель согласно ГПБП</i>	Прогнозное управление факторами риска
<i>Инструмент эффективного обеспечения безопасности полетов</i>	Обмен информацией о безопасности полетов
<i>Инициатива в области безопасности полетов</i>	IXI-3. Совершенствование управления факторами риска для безопасности полетов на уровне поставщиков обслуживания
<i>Этап</i>	III
<i>Заинтересованная сторона</i>	Отрасль
<i>Задачи</i>	<input type="checkbox"/> IXI-3А. Проверить внедрение и эффективное осуществление правовых рамок регулирования защиты данных и информации о безопасности полетов и других соответствующих источников <input type="checkbox"/> IXI-3В. Создать возможности для моделирования факторов риска для безопасности полетов в целях отслеживания системных проблем в области обеспечения безопасности полетов и предотвращения авиационных происшествий/инцидентов <input type="checkbox"/> IXI-3С. Осуществлять мониторинг сетей обмена информацией о безопасности полетов для постоянного совершенствования их
<i>Справочный материал</i>	IXI-3А — Программа ФАУ по анализу информации о безопасности полетов и обмену ею — Система обмена полетными данными (FDX) ИАТА — Глобальная программа ИАТА по обмену данными о безопасности полетов (STEADES)

Добавление В

ИСТОЧНИКИ ИНФОРМАЦИИ ДЛЯ ГОСУДАРСТВ В ОБЛАСТИ ВНЕДРЕНИЯ

1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

В настоящем добавлении приведены источники информации для государств в области внедрения. Эти источники включают такие мероприятия, как программы, электронные инструменты, продукты и услуги ИКАО. Помимо изданий ИКАО, перечисленных в глобальной дорожной карте обеспечения безопасности полетов, эти источники могут быть использованы заинтересованными сторонами как вспомогательный материал для реализации инициатив в области безопасности полетов в поддержку целей ГПБП.

2. КАМПАНИЯ "НИ ОДНА СТРАНА НЕ ОСТАЕТСЯ БЕЗ ВНИМАНИЯ"

2.1 Совет ИКАО решил, что при осуществлении своей деятельности, связанной с внедрением, ИКАО следует уделить основное внимание государствам с высоким числом авиационных происшествий или угроз авиационной безопасности и рассмотреть вопрос о том, что она могла бы сделать для лучшего поощрения развитых государств к оказанию более всесторонней помощи развивающимся государствам. Совет также решил, что ИКАО следует оказывать более непосредственную помощь развивающимся государствам, играя более активную роль в координации деятельности между развитыми и развивающимися государствами и помогая генерировать необходимую государствам политическую волю объединять ресурсы, участвовать в региональной деятельности, образовывать добровольные фонды и наращивать потенциал.

2.2 В рамках кампании NCLB осуществляется координация деятельности ИКАО и заинтересованных сторон по оказанию помощи государствам во внедрении Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS). Основная цель заключается в обеспечении более согласованного внедрения в глобальном масштабе с тем, чтобы все государства имели возможность получить значительные социально-экономические выгоды безопасного и надежного воздушного транспорта. Инициатива "ВНЕДРЕНИЕ", выдвинутая в рамках кампании NCLB, направлена на предоставление государствам и регионам ряда приоритетных рекомендаций по вопросам внедрения в целях получения максимальных социально-экономических выгод с минимальными затратами.

2.3 Кампания NCLB также подчеркивает стремление ИКАО решить вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов (SSC), которые были подняты в рамках проведения ИКАО проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов, а также реализации других целей, связанных с безопасностью полетов, авиационной безопасностью и эмиссией. Дополнительную информацию об этой кампании можно получить на сайте: www.icao.int/about-icao/NCLB/Pages/default.aspx.

3. ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, СВЯЗАННАЯ С ВНЕДРЕНИЕМ

3.1 ИКАО организовала для государств ряд видов деятельности, связанных с внедрением, включая, в частности, следующее:

- a) программа формирования следующего поколения авиационных специалистов (NGAP);
- b) комплексная система анализа и представления данных о тенденциях в области безопасности полетов (iSTARS);
- c) Фонд безопасности полетов (SAFE);
- d) координация деятельности и сотрудничество с партнерами по обеспечению безопасности полетов;
- e) программа механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA);
- f) продукты и услуги навигации, основанной на характеристиках (PBN).

2.2 Более подробная информация об этих программах содержится в разделах 3–8.

4. ПРОГРАММА ФОРМИРОВАНИЯ СЛЕДУЮЩЕГО ПОКОЛЕНИЯ АВИАЦИОННЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ

4.1 В ближайшие десятилетия потребность в квалифицированном авиационном персонале, к которому относятся, например, пилоты, специалисты по техническому обслуживанию воздушных судов и диспетчеры воздушного движения, необходимо будет приводить в соответствие с планами поставок воздушных судов. В документе *"Глобальные и региональные прогнозы на 20-летний период"* (Дос 9956) сравнивается количество новых специалистов, подлежащих обучению каждый год, с образовательными возможностями существующей инфраструктуры подготовки кадров с целью определения вероятного дефицита или излишка специалистов во всем мире или в регионах.

4.2 С 2009 года ИКАО совместно с ключевыми заинтересованными сторонами работает в рамках программы формирования авиационных специалистов следующего поколения (NGAP) над проблемой прогнозируемой нехватки авиационных специалистов. ИКАО приступила к реализации программы NGAP в целях обеспечения наличия достаточного числа квалифицированных и компетентных авиационных специалистов для организации, эксплуатации и поддержания будущей авиационной системы. Это имеет исключительно важное значение, поскольку значительное число авиационных специалистов нынешнего поколения в скором времени выйдет в отставку (см. Дос 9956). Кроме того, возможность получения доступного обучения и образования становится все более проблематичной, и авиация конкурирует с другими отраслями за привлечение специалистов высокой квалификации. Отсутствие стандартных профессиональных знаний в некоторых авиационных дисциплинах и неосведомленность "следующего поколения" о существующих видах авиационной деятельности усугубляют проблему.

4.3 ИКАО проводит работу по повышению информированности о скорой нехватке персонала, прогнозированию глобальных и региональных потребностей в кадрах и оказанию помощи мировому авиационному сообществу в привлечении, обучении, подготовке и сохранении следующего поколения авиационных специалистов. Кроме того, ИКАО разработала материал по внедрению методики компетентностной подготовки кадров и подходов к аттестации, предназначенных исключительно для авиационных специалистов. Дополнительная информация о программе NGAP приводится на сайте ИКАО: www.icao.int/ngap.

5. КОМПЛЕКСНАЯ СИСТЕМА АНАЛИЗА И ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ДАННЫХ О ТЕНДЕНЦИЯХ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

5.1 Будущая авиационная система будет становиться все более автоматизированной и намного более сложной. Для осуществления контроля за обеспечением безопасности полетов в этих условиях может возникнуть необходимость в использовании проактивного и упреждающего моделирования рисков. Такой подход позволит авиационному сообществу фактически в режиме реального времени осуществлять эффективный мониторинг авиационной системы и вносить необходимые коррективы для поддержания желательного уровня безопасности полетов.

5.2 ИКАО усовершенствовала и расширила онлайн-доступ в режиме реального времени к информации о безопасности полетов посредством комплексной системы анализа и представления данных о тенденциях в области безопасности полетов (iSTARS). Текущая версия iSTARS (iSTARS 2.0, называется также SPACE) была преобразована из системы анализа и представления данных о тенденциях в систему, включающую также целый диапазон дополнительных авиационных данных. Цель этой инициативы – поддержать эволюционный переход к проактивному управлению безопасностью полетов. Кроме того, используя платформу iSTARS, ИКАО предоставляет значительную часть своих данных по безопасности полетов в формате, позволяющем производить автоматический запрос и поиск информации. Государства могут зарегистрироваться для получения доступа к iSTARS 2.0 на портале ИКАО <http://portal.icao.int>. Информация об iSTARS, в том числе о порядке регистрации, предоставляется на сайте ИКАО www.icao.int/safety/istars/pages/intro.aspx.

6. ФОНД БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

6.1 За последнее десятилетие инициативы ИКАО в области безопасности полетов были в значительной степени расширены. В связи с этим ИКАО создала Фонд безопасности полетов (SAFE), позволяющий осуществлять сбор и использование добровольных взносов от государств и других доноров.

6.2 По линии SAFE могут финансироваться три вида проектов:

- a) связанные с обеспечением безопасности полетов проекты, на осуществление которых государства не могут иным образом выделить или получить необходимые финансовые ресурсы. Основное направление оказания помощи – это устранение или смягчение остроты проблем в сфере обеспечения безопасности полетов, выявленных в рамках Универсальной программы ИКАО по проведению проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) как составной части ГПБП;
- b) проекты, намеченные в рамках существующих механизмов, действующих на глобальном уровне (например, региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG));
- c) связанные с обеспечением безопасности полетов проекты, которые в настоящее время не финансируются.

6.3 Для мобилизации ресурсов на пополнение Фонда SAFE ИКАО разработала стратегию обращения к государствам-донорам, а также к частному сектору с призывом к дальнейшему внесению взносов для расширения помощи государствам. Дополнительная информация о Фонде SAFE содержится на сайте ИКАО www.icao.int/safety/scan/Pages/Safety-Fund-SAFE.aspx.

7. КООРДИНАЦИЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И СОТРУДНИЧЕСТВО С ПАРТНЕРАМИ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

ИКАО играет ведущую роль в деятельности по укреплению партнерских отношений с государствами, международными организациями, региональными организациями по обеспечению безопасности полетов, финансовыми учреждениями и отраслью в целях повышения способности оказывать помощь государствам в управлении деятельностью гражданской авиации. На второй Конференции высокого уровня по безопасности полетов 2015 года (HLSC 2015) ИКАО вместе с заинтересованными сторонами создала новый механизм, основанный на существующей сети совместной помощи в области безопасности полетов (SCAN), а именно партнерство по оказанию помощи в реализации мер по обеспечению безопасности полетов (ASIAP). ASIAP служит платформой для координации усилий партнеров в части, касающейся обмена информацией, сотрудничества в сфере оказания помощи и поддержки стратегии мобилизации ресурсов. Предполагается, что в результате тесной координации действий в рамках этого механизма расширятся возможности по оказанию помощи государствам, что будет способствовать повышению уровня безопасности полетов на глобальном и региональном уровнях. Дополнительную информацию о SCAN и ASIAP можно получить на сайте ИКАО www.icao.int/safety/scan.

8. ПРОГРАММА МЕХАНИЗМА СОТРУДНИЧЕСТВА В ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПО ПРЕДОТВРАЩЕНИЮ И ПРЕОДОЛЕНИЮ УГРОЗ ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ НАСЕЛЕНИЯ

8.1 Серьезные события в области общественного здравоохранения могут негативно сказаться на безопасности воздушных перевозок в результате передачи инфекционной болезни пассажирам и членам экипажа. Они могут также непосредственно повлиять на готовность к работе персонала, имеющего важное значение для обеспечения безопасности полетов, в случае локальной вспышки заболевания. Кроме того, воздушный транспорт вероятно является тем видом транспорта, посредством которого может происходить широкое распространение таких болезней.

8.2 Программа глобального механизма сотрудничества в гражданской авиации по предотвращению и преодолению угроз для здоровья населения (CAPSCA) состоит из пяти региональных проектов и объединяет заинтересованные стороны, в частности в секторе общественного здравоохранения и авиационном секторе, в целях совместного снижения риска, создаваемого чрезвычайными ситуациями в области общественного здравоохранения и такими потенциальными заболеваниями как пандемический грипп, тяжелый острый респираторный синдром (ТОРС) и геморрагическая лихорадка Эбола.

8.3 Более половины государств – членов ИКАО участвуют в каком-либо из региональных проектов и сотрудничают с основными партнерами ИКАО (Международный совет аэропортов (МСА), Международная ассоциация воздушного транспорта (ИАТА) и Всемирная организация здравоохранения (ВОЗ)) в целях разработки и внедрения согласованных планов обеспечения готовности и ответных мер в области общественного здравоохранения. Эти планы включают компонент здравоохранения аэродромных планов на случай чрезвычайной обстановки и соответствующих стандартных эксплуатационных процедур. Такая работа необходима для снижения в будущем рисков для авиации и здоровья человека, поскольку оба сектора остаются уязвимыми перед лицом будущих угроз в области общественного здравоохранения.

9. ИНФОРМАЦИОННЫЕ ПРОДУКТЫ И УСЛУГИ, СВЯЗАННЫЕ С НАВИГАЦИЕЙ, ОСНОВАННОЙ НА ХАРАКТЕРИСТИКАХ

9.1 Конференция HLSC 2015 настоятельно рекомендовала государствам выполнить резолюцию А37-11 Ассамблеи, в которой рассматриваются глобальные цели навигации, основанной на характеристиках (PBN), с акцентом на области возможного получения максимальных выгод для безопасности полетов. Конференция

HLSC 2015 призвала государства ускорить полное внедрение средств нормативного контроля в области PBN путем использования в полной мере всех имеющихся ресурсов для повышения эффективности своей функции надзора за PBN.

9.2 Внедрение PBN может позволить получить много выгод в сфере безопасности полетов. Например, применение заходов на посадку по PBN с вертикальным наведением (APV) на ВПП, оборудованных средствами обеспечения только неточных заходов на посадку (без вертикального наведения), может способствовать снижению вероятности выездов за пределы ВПП. Кроме того, применение заходов на посадку по PBN с APV на ВПП, оборудованных средствами обеспечения только неточных заходов на посадку, может способствовать снижению вероятности CFIT.

9.3 ИКАО создала различные продукты и услуги для оказания помощи государствам при внедрении PBN. Они включают помощь в подготовке персонала по схемам полетов по приборам и структуре воздушного пространства, внедрении и планировании, разработке технико-экономических обоснований и координации финансирования PBN. Дополнительную информацию можно получить на сайте ИКАО www.icao.int/pbn.

Добавление С

УПРАВЛЕНИЕ ГЛОБАЛЬНЫМ ПЛАНОМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И ЕГО ЭВОЛЮЦИЯ

1. РОЛЬ АССАМБЛЕИ И СОВЕТА ИКАО

ГПБП находится в ведении Совета ИКАО для обеспечения согласованности между стратегическими целями ГПБП и ИКАО. ГПБП и поправки к нему утверждаются Советом до выработки соответствующих положений бюджета и одобряются Ассамблеей.

2. ГПБП И РЕГИОНАЛЬНОЕ/ГОСУДАРСТВЕННОЕ ПЛАНИРОВАНИЕ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ

Несмотря на то что ГПБП имеет глобальный охват, в его содержание, возможно, потребуется вносить коррективы с учетом региональных или национальных потребностей. Региональные и национальные планы по обеспечению безопасности полетов следует разрабатывать в увязке с ГПБП. Как показано на рис. С-1, региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG) являются неотъемлемой частью процесса планирования. Региональную и национальную политику в области обеспечения безопасности полетов следует разрабатывать с учетом проблем, стоящих перед конкретными государствами.

3. ПРОЦЕСС ОБНОВЛЕНИЯ ГПБП

3.1 Авиационная отрасль постоянно изменяется и ставит новые задачи. В связи с этим ГПБП пересматривается и обновляется перед каждой очередной сессией Ассамблеи. ИКАО пересматривает ГПБП каждые три года на основе установленного транспарентного процесса (см. рис. С-2). Аэронавигационная комиссия (АНК) рассматривает ГПБП в рамках своей программы работы и проводит консультации с государствами по предлагаемым поправкам. Затем АНК представляет доклад Совету, включающий следующие элементы:

- a) обзор достигнутого в глобальном масштабе прогресса в повышении эффективности обеспечения безопасности полетов и в реализации общего подхода к управлению безопасностью полетов, а также в снижении рисков;
- b) рекомендации RASG;
- c) опыт, накопленный государствами и отраслью;
- d) возможные изменения, связанные с будущими потребностями авиации, условиями регулирования и прочими взаимодействующими факторами;
- e) результаты связанных с эксплуатационными и техническими вопросами исследований, разработок и валидации, которые могут затрагивать дорожные карты обеспечения безопасности полетов;
- f) предлагаемые поправки к содержанию ГПБП.

3.2 После утверждения Советом поправки к ГПБП представляются на одобрение государств-членов на очередной сессии Ассамблеи.

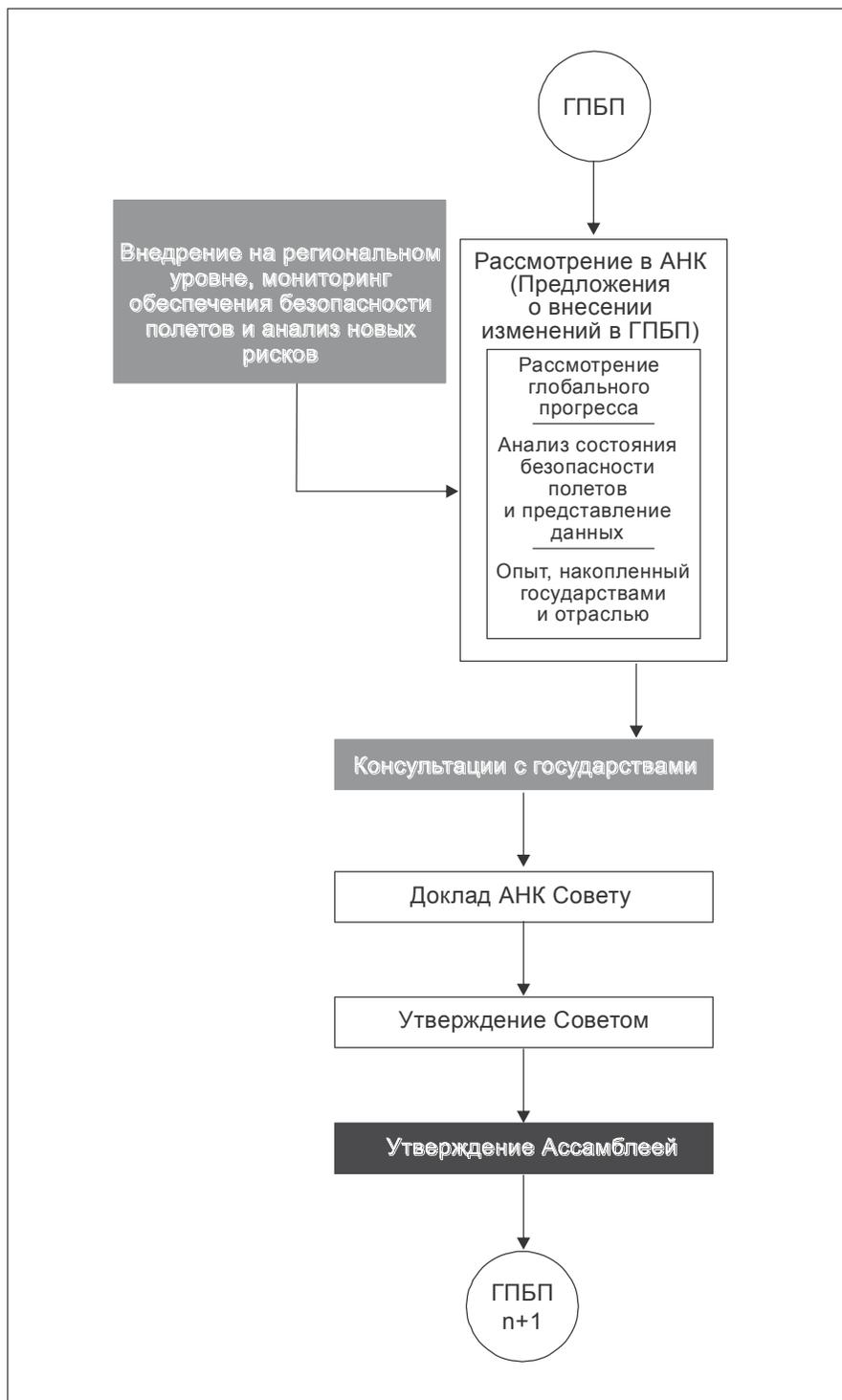


Рис. С-2. Процесс обновления ГПБП

Добавление D

ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ НА УРОВНЕ ГОСУДАРСТВ

1. ПОДХОД, ОСНОВАННЫЙ НА ЭФФЕКТИВНОСТИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

1.1 Эффективность обеспечения безопасности полетов представляет собой уровень обеспечения безопасности полетов, достигнутый государством или поставщиком обслуживания согласно их целевым уровням и показателям эффективности обеспечения безопасности полетов (SPI). Показатель SPI является параметром на основе данных, используемым для контроля за эффективностью обеспечения безопасности полетов и ее оценки. Следует принять подход, основанный на эффективности деятельности и определяющий уровень эффективности обеспечения безопасности полетов, для целей поддержки глобальных улучшений в области обеспечения безопасности полетов. Такой подход позволяет государствам и регионам анализировать эффективность своих систем обеспечения безопасности полетов и предпринимать необходимые действия по устранению расхождений между существующим и целевым уровнем эффективности деятельности.

1.2 Первая Конференция высокого уровня по безопасности полетов (HLSC 2010), проведенная в 2010 году, определила потребность в согласованной методике разработки SPI, позволяющей государствам разработать и установить приемлемый уровень безопасности полетов, относящийся к государственной программе по безопасности полетов (ГосПБП). Конференция HLSC 2010 также рекомендовала ИКАО сотрудничать с государствами и регионами в целях создания общей методики разработки SPI. Во исполнение решений Конференции ИКАО работала с государствами и отраслью по определению согласованных показателей в области безопасности полетов. Цель таких показателей заключалась в том, чтобы в рамках анализа определять и уменьшать риски для безопасности полетов, а также упрощать процесс обмена информацией. В виде дополнительной помощи ИКАО разработала средства по сбору, анализу и обмену оперативными данными в области безопасности полетов на международном уровне. Согласованные SPI необходимы для упрощения процесса обмена информацией, касающейся безопасности полетов, на региональном и международном уровнях. На региональном уровне региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG) должны вести мониторинг региональных SPI, координировать региональные инициативы и оказывать практическое содействие государствам в своих соответствующих регионах. Собранная посредством SPI информация, агрегированная на региональном и международном уровнях, помогает ИКАО и регионам устанавливать приоритеты. Новые издания Глобального плана обеспечения безопасности полетов ИКАО (ГПБП) создадут расширенные глобальные рамки, предназначенные для повышения эффективности деятельности по обеспечению безопасности полетов на различных уровнях (например, национальном, региональном, международном).

Примечание. Руководство по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859) содержит инструктивный материал, касающийся разработки SPI государствами и поставщиками обслуживания, а также концепцию приемлемого уровня эффективности обеспечения безопасности полетов (ALoSP).

2. ПОЭТАПНЫЙ ПОДХОД К ВНЕДРЕНИЮ

2.1 Положения ИКАО в области управления безопасностью полетов подчеркивают важность подхода, основанного на эффективности деятельности, к вопросам управления безопасностью полетов. Концепция ALoSP дополняет традиционный подход к контролю за обеспечением безопасности полетов, который в первую

очередь направлен на директивно-нормативное соблюдение требований, исходя из подхода, основанного на эффективности деятельности, который устанавливает фактические уровни эффективности обеспечения безопасности полетов в рамках ГосПБП. В рамках полностью разработанного процесса контроля и оценки ALoSP требуется определять все критически важные сектора и SPI, которые устанавливают уровень обеспечения безопасности полетов в этих секторах. ИКАО призывает государства начать (или продолжить) процесс внедрения подхода, основанного на эффективности деятельности, применительно к вопросам управления безопасностью полетов. Основное внимание уделяется обеспечению соблюдения требований Стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS) ИКАО и уменьшению количества событий с тяжелыми последствиями, когда такие вопросы очевидны. Внимание следует перенести на области, которые вызывают обеспокоенность у государств в плане постоянного повышения эффективности деятельности по обеспечению безопасности полетов.

2.2 Поскольку государства и регионы имеют различные потребности и уровни опыта контроля за эффективностью деятельности, ИКАО предлагает комплект SPI, предназначенный для учета таких различных потребностей и уровня опыта. В таблицах D-1 и D-2 содержатся примеры SPI, которые государства и регионы могут принять. Эти SPI были также предложены международному авиационному сообществу в ходе Второй Конференции высокого уровня по безопасности полетов (HLSC 2015), проведенной в 2015 году, в рамках информационного документа (IP/01), озаглавленного "Данные о безопасности полетов, оценки и показатели эффективности деятельности". ИКАО будет совершенствовать эти SPI и может изменять их в сотрудничестве с заинтересованными сторонами с тем, чтобы повышать их значимость. Государствам предлагается совершенствовать свои SPI и обмениваться информацией о них на региональном и международном уровнях.

Таблица D-1. Типовые показатели обеспечения безопасности полетов на уровне государств

#	Показатели и параметры	Тип	Использование
1.	<p>Эффективное внедрение государственной системы контроля за обеспечением безопасности полетов</p> <p><i>Параметры:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Общие показатели EI УППКБП. • Показатели EI УППКБП по техническим областям. • Показатели EI УППКБП по критическим элементам. 	Прогнозный	Определение цели
2.	<p>Прогресс во внедрении ГосПБП</p> <p><i>Параметры:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Процентная доля рассмотренных вопросов в рамках анализа недостатков. • Процентная доля решенных вопросов по результатам анализа недостатков в целом. • Процентная доля решенных вопросов по результатам анализа недостатков по элементам. 	Прогнозный	Определение цели
3.	<p>Прогресс во внедрении СУБП</p> <p><i>Параметры:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Процентная доля рассмотренных вопросов в рамках анализа недостатков по эксплуатантам. • Процентная доля решенных вопросов по результатам анализа недостатков в целом по эксплуатантам. • Процентная доля решенных вопросов по результатам анализа недостатков по элементам и эксплуатантам. 	Прогнозный	Определение цели

#	Показатели и параметры	Тип	Использование
4.	<p>Частота и тяжесть последствий авиационных происшествий и инцидентов</p> <p><i>Параметры:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Количество и распределение событий по степени тяжести (происшествие, серьезный инцидент и т. д.) и по категориям событий в рамках системы представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах ИКАО (ADREP). • Количество погибших с распределением по категориям событий ADREP. • Количество событий на число вылетов (частота). <p><i>Примечание. Учитывать следует только события в рамках конкретных категорий воздушных судов и полетов (например, воздушные суда массой более 5700 кг, выполняющие регулярные коммерческие полеты).</i></p>	Ответный/ проактивный	Определение цели
5.	<p>Сертификация аэродромов</p> <p><i>Параметры:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Количество и процентная доля сертифицированных международных аэродромов в целом и по районам воздушного пространства. 	Прогнозный	Определение цели
6.	<p>Вопросы, вызывающие значительную обеспокоенность в области безопасности полетов</p> <p><i>Параметры:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Количество и сроки решения поднятых в рамках МНМ УППКБП вопросов, вызывающих значительную обеспокоенность в области безопасности полетов, по техническим областям. 	Прогнозный	Определение цели
7.	<p>Наличие опасных условий</p> <p><i>Параметры:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Количество, срок действия и распределение NOTAM, связанных с безопасностью полетов, в соответствии с документом "Правила аэронавигационного обслуживания. Сокращения и коды ИКАО" (PANS-ABC, Doc 8400), категории Q-кода. 	Прогнозный	Мониторинг
8.	<p>Модернизация парка воздушных судов</p> <p><i>Параметры:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • Средний срок службы всех зарегистрированных и используемых воздушных судов и их распределение по эксплуатантам. • Процентная доля всех зарегистрированных и используемых воздушных судов со сроком эксплуатации более 20 лет и их распределение по эксплуатантам. 	Прогнозный	Мониторинг

#	Показатели и параметры	Тип	Использование
9.	Эффективность программ оценки безопасности полетов иностранных эксплуатантов <i>Параметры:</i> <ul style="list-style-type: none"> Показатели соблюдения требований по иностранным и национальным эксплуатантам. 	Прогнозный	Мониторинг
10.	Отраслевая сертификация <i>Параметры:</i> <ul style="list-style-type: none"> Количество и процентная доля эксплуатантов, имеющих отраслевые сертификаты по типам (IOSA, IS-BAO, ISAGO, IS-BAH и т. д.) 	Прогнозный	Мониторинг
11.	Степень опасностей, связанных с окружающей средой <i>Параметры:</i> <ul style="list-style-type: none"> Средняя высота местности вблизи аэропортов Процентная доля METAR с указанием низкой облачности или видимости по месяцам и местонахождению 	Прогнозный	Уведомление

Таблица D-2. Типовые показатели уровня активности государства

#	Показатели и параметры	Тип	Использование
1.	Размер парка воздушных судов <i>Параметры:</i> <ul style="list-style-type: none"> Количество и распределение моделей воздушных судов в целом. Количество и распределение моделей воздушных судов по эксплуатантам. Количество зарегистрированных и используемых воздушных судов и их распределение по эксплуатантам. 	Уровень активности	Мониторинг
2.	Объем воздушного движения <i>Параметры:</i> <ul style="list-style-type: none"> Количество ежемесячных и ежегодных вылетов по эксплуатантам, аэропортам и маршрутам. Количество пунктов назначения в целом и по аэропортам. Количество вылетов по пунктам назначения в целом и по аэропортам. Количество обслуженных рейсов по районам воздушного пространства. 	Уровень активности	Уведомление

Добавление E

КОДЕКС ПОВЕДЕНИЯ В ОТНОШЕНИИ ОБМЕНА ИНФОРМАЦИЕЙ О БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ И ЕЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ

1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 На Конференции высокого уровня по безопасности полетов 2010 года (HLSC 2010) было признано, что взаимное доверие между государствами, а также уверенность общества в безопасности воздушных перевозок зависят от получения доступа к адекватной информации о соблюдении Международных стандартов и Рекомендуемой практики (SARPS). Поэтому транспарентность и обмен информацией о безопасности полетов являются основополагающими принципами безопасной системы воздушного транспорта, и одной из целей обмена информацией является обеспечение последовательного, основанного на учете фактов и транспарентного реагирования на проблемы в области безопасности полетов на уровне государств и на глобальном уровне.

1.2 На Конференции HLSC 2010 подчеркивалось, что использование информации о безопасности полетов в целях, не связанных с обеспечением безопасности полетов, может сдерживать обмен такой информацией в будущем, что отрицательно скажется на безопасности полетов. В связи с этим на Конференции HLSC 2010 была признана необходимость разработки принципов конфиденциальности и транспарентности, обеспечивающих справедливое и последовательное использование информации о безопасности полетов исключительно в интересах повышения уровня безопасности полетов, а не в ненадлежащих целях, включая получение экономических преимуществ.

1.3 Конференция HLSC 2010 рекомендовала зафиксировать вышеуказанные принципы конфиденциальности и транспарентности в кодексе поведения, которым будут руководствоваться государства-члены, региональные организации по контролю за обеспечением безопасности полетов (RSOO), региональные группы по обеспечению безопасности полетов (RASG), авиационная отрасль и другие международные и региональные авиационные организации в процессе обмена и использования информации о безопасности полетов.

1.4 37-я сессия Ассамблеи ИКАО единогласно поддержала разработку кодекса поведения в отношении обмена информацией о безопасности полетов и ее использования. В ноябре 2010 года была создана Многодисциплинарная целевая группа по кодексу поведения (MTF) для оказания Секретариату помощи в разработке такого кодекса.

1.5 В ходе подготовки кодекса поведения Секретариатом и MTF были рассмотрены рабочие документы и ход дискуссий по данному вопросу на Конференции HLSC 2010 и 37-й сессии Ассамблеи ИКАО. В конкретном плане в основу настоящего кодекса был положен набор принципов высокого уровня из резолюции А37-1. Эти принципы призваны содействовать обеспечению транспарентности и обмену различными видами связанной с безопасностью полетов информации и гарантировать, чтобы такая информация использовалась исключительно в целях повышения безопасности полетов.

2. ХАРАКТЕР И СФЕРА ОХВАТА

2.1 Настоящий кодекс поведения является одной из директивных установок ИКАО, использование которой государствами поощряется. Настоящий кодекс поведения подготовлен без ущерба для вопросов, которые уже подпадают под действие международного права и/или международных положений, имеющих обязательный характер в силу других правовых документов.

2.2 Настоящий кодекс поведения включает принципы и нормы, применимые к обмену связанной с безопасностью полетов информацией и ее использованию. Он является глобальным по своему охвату и адресован государствам – членам ИКАО, RSOO, RASG, авиационной отрасли и другим международным и региональным авиационным организациям.

3. ЦЕЛИ

Цели настоящего кодекса поведения заключаются в следующем:

- a) установление принципов, регулирующих сбор, обмен и использование информации, связанной с безопасностью полетов в гражданской авиации;
- b) предоставление отправного документа для оказания государствам, RSOO и RASG помощи в создании или совершенствовании ими своей нормативно-правовой базы для регулирования использования информации о безопасности полетов;
- c) предоставление инструктивных указаний, которые могут использоваться, когда это уместно, при формулировании и осуществлении международных соглашений и других правовых документов обязательного и добровольного характера;
- d) способствование и содействие обмену информацией о безопасности полетов путем обеспечения уверенности в том, как эта информация будет использоваться;
- e) обеспечение норм поведения всех лиц и организаций, получающих информацию, касающуюся безопасности полетов в международной гражданской авиации.

4. ПРИНЦИПЫ

В основе настоящего кодекса поведения лежат следующие принципы:

- a) транспарентность: обмен соответствующей и надлежащей информацией о безопасности полетов и ее использование в целях обеспечения: 1) эффективного осуществления индивидуальных и коллективных обязанностей по обеспечению безопасности полетов в международной гражданской авиации; 2) уверенности населения в безопасности воздушного транспорта;
- b) соблюдение Конвенции о международной гражданской авиации (Чикагская конвенция) и Приложений к ней: информация о безопасности полетов используется в целях оказания содействия обеспечению того, чтобы деятельность международной гражданской авиации осуществлялась в полном соответствии с действующими SARPS и другими правилами;

- с) надлежащее использование: обмен информацией о безопасности полетов осуществляется надлежащим, справедливым и последовательным образом исключительно в целях повышения уровня безопасности полетов.

5. НОРМЫ ПОВЕДЕНИЯ

ИКАО, ее государства-члены, RSOO, RASG, авиационная отрасль и другие международные и региональные авиационные организации:

- а) собирают соответствующую и надлежащую информацию о безопасности полетов и обмениваются ею транспарентным образом для того, чтобы они могли эффективно осуществлять свои индивидуальные и коллективные обязанности по обеспечению безопасности полетов в международной гражданской авиации;
- б) обеспечивают, чтобы обмен информацией о безопасности полетов использовался надлежащим, справедливым и последовательным образом исключительно в целях повышения уровня безопасности полетов, а не в целях получения экономической выгоды;
- с) используют информацию о безопасности полетов для обеспечения того, чтобы находящиеся под их контролем операции осуществлялись при полном соблюдении Чикагской конвенции и всех применимых SARPS ИКАО;
- д) проявляют осторожность при раскрытии информации, учитывая в равной мере необходимость обеспечения транспарентности, эффективности надзора за обеспечением безопасности полетов и возможность того, что раскрытие информации может сдерживать предоставление такой информации в будущем;
- е) обеспечивают уровни конфиденциальности и соблюдают принципы раскрытия информации, аналогичные используемым государствами, RSOO или RASG, подготовившими эту информацию;
- ф) обеспечивают, чтобы предоставление любой информации о безопасности полетов населению или средствам массовой информации осуществлялось в соответствии с настоящим Кодексом поведения и при соблюдении законов и правил, применимых к раскрытию такой информации.

6. ПРОЧИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Любые изменения к настоящему кодексу поведения подлежат утверждению Советом ИКАО.